[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual

Reporte Anual:	Anexo N
Oferta pública restringida:	No
Tipo de instrumento:	Deuda LP
Emisora extranjera:	No
Mencionar si cuenta o no con aval u otra garantía, especificar la Razón o Denominación Social:	Los Certificados Bursátiles cuentan con una garantía irrevocable e incondicional de Daimler Truck Holding AG (DTAG) con efecto a partir del 19 de Mayo de 2023, una sociedad constituida en la República Federal de Alemania. La Garantía se constituyó a favor de los Tenedores y se encuentra a disposición de los mismos con el Representante Común.
En su caso, detallar la dependencia parcial o total:	No

DAIMLER TRUCK

Daimler México, S.A. de C.V.

Avenida Santa Fe, Número 428, Torre 3, Piso 12, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, Alcaldía Cuajimalpa de Morelos, Ciudad de México. Código Postal 05348

Clave de cotización:

DAIMLER

La mención de que los valores de la emisora se encuentran inscritos en el Registro:

Los títulos se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores

Leyenda artículo 86 de la LMV:

La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de los valores, solvencia de la emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en este Reporte anual, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes.

Leyenda Reporte Anual CUE:

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado

Periodo que se presenta:

2023

Serie [Eje]	18-2	20-2	23
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]			
Serie de deuda	18-2	20-2	23
Fecha de emisión	2018-05-25	2020-10-03	2023-04-12
Fecha de vencimiento	2023-05-19	2023-07-03	2025-01-12
Plazo de la emisión en años	5	3	2
Intereses / Rendimiento procedimiento del cálculo	La tasa de interés bruto anual es de 8.89% y se mantendrá fija durante la vigencia de la emisión. La mecánica del procedimiento del cálculo de intereses se encuentra en el Título de la Emisión.	La tasa de interés bruto anual es de 7.35% y se mantendrá fija durante la vigencia de la emisión. La mecánica del procedimiento del cálculo de intereses se encuentra en el Título de la Emisión.	La tasa de interés bruto anual es de TIIE+0.47 bps y se mantendrá durante la vigencia de la emisión. La mecánica del procedimiento del cálculo de intereses se encuentra en el Título de la Emisión.

Lugar, periodicidad y forma de pago de intereses / Redimientos periodicidad en el pago de intereses / rendimientos	Los intereses que devenguen los Certificados Bursátiles se liquidarán durante la Vigencia de la emisión en aquellos días que se indican en el calendario incluido en el Título de la Emisión.	Los intereses que devenguen los Certificados Bursátiles se liquidarán durante la Vigencia de la emisión en aquellos días que se indican en el calendario incluido en el Título de la Emisión.	Los intereses que devenguen los Certificados Bursátiles se liquidarán durante la Vigencia de la emisión en aquellos días que se indican en el calendario incluido en el Título de la Emisión.
Lugar y forma de pago de intereses o rendimientos y principal	El principal y los intereses devengados de los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento y en cada una de las fechas de pago de intereses correspondientes mediante transferencia electrónica, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México o, en caso de mora, dichos pagos se realizarán en las oficinas del Emisor ubicadas en Avenida Santa Fe, Número 428, Torre 3, Piso 3, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, Alcaldía Cuajimalpa de Morelos, Ciudad de México. Código Postal 05348 conforme al Título de la Emisión.	El principal y los intereses devengados de los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento y en cada una de las fechas de pago de intereses correspondientes mediante transferencia electrónica, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México o, en caso de mora, dichos pagos se realizarán en las oficinas del Emisor ubicadas en Avenida Santa Fe, Número 428, Torre 3, Piso 3, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, Alcaldía Cuajimalpa de Morelos, Ciudad de México. Código Postal 05348 conforme al Título de la Emisión.	El principal y los intereses devengados de los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento y en cada una de las fechas de pago de intereses correspondientes mediante transferencia electrónica, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México o, en caso de mora, dichos pagos se realizarán en las oficinas del Emisor ubicadas en Avenida Santa Fe, Número 428, Torre 3, Piso 3, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, Alcaldía Cuajimalpa de Morelos, Ciudad de México. Código Postal 05348 conforme al Título de la Emisión.
Subordinación de los títulos, en su caso	No aplica	No aplica	No aplica
Amortización y amortización anticipada / vencimiento anticipado, en su caso	El principal de los Certificados Bursátiles será amortizado en una sola exhibición en la Fecha de Vencimiento. La amortización del principal, la amortización anticipada voluntaria y las causas de vencimiento anticipado, se describen en el Título de la Emisión	El principal de los Certificados Bursátiles será amortizado en una sola exhibición en la Fecha de Vencimiento. La amortización del principal, la amortización anticipada voluntaria y las causas de vencimiento anticipado, se describen en el Título de la Emisión	El principal de los Certificados Bursátiles será amortizado en una sola exhibición en la Fecha de Vencimiento. La amortización del principal, la amortización anticipada voluntaria y las causas de vencimiento anticipado, se describen en el Título de la Emisión
Garantía, en su caso	Los Certificados Bursátiles cuentan con una garantía irrevocable e incondicional de Daimler AG, ahora Mercedes-Benz Goup AG (el “Garante”), una sociedad constituida en la República Federal de Alemania. La Garantía se constituyó a favor de los Tenedores y se encuentra a disposición de los mismos con el Representante Común. Cualquier procedimiento legal relacionado con la ejecución de la Garantía deberá iniciarse conforme a las leyes de la República Federal de Alemania y sujetarse a la jurisdicción de los tribunales ubicados en Stuttgart, República Federal de Alemania.	Los Certificados Bursátiles cuentan con una garantía irrevocable e incondicional de Daimler AG, ahora Mercedes-Benz Goup AG (el “Garante”), una sociedad constituida en la República Federal de Alemania. La Garantía se constituyó a favor de los Tenedores y se encuentra a disposición de los mismos con el Representante Común. Cualquier procedimiento legal relacionado con la ejecución de la Garantía deberá iniciarse conforme a las leyes de la República Federal de Alemania y sujetarse a la jurisdicción de los tribunales ubicados en Stuttgart, República Federal de Alemania.	Los Certificados Bursátiles cuentan con una garantía irrevocable e incondicional de Daimler Truck Holding AG (el “Garante”), una sociedad constituida en la República Federal de Alemania. La Garantía se constituyó a favor de los Tenedores y se encuentra a disposición de los mismos con el Representante Común. Cualquier procedimiento legal relacionado con la ejecución de la Garantía deberá iniciarse conforme a las leyes de la República Federal de Alemania y sujetarse a la jurisdicción de los tribunales ubicados en Stuttgart, República Federal de Alemania.
Fiduciario, en su caso	No aplica	No aplica	No aplica
Calificación de valores [Sinopsis]			
Otro [Miembro]			
Calificación			
Significado de la calificación			
Nombre			
A.M. Best América Latina, S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación			
Significado de la calificación			
Verum, Calificadora de Valores, S.A.P.I. de C.V. [Miembro]			
Calificación			
Significado de la calificación			
DBRS Ratings México,S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación			
Significado de la calificación			
Moodys de México S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación			AAA
Significado de la calificación			Es la calificación crediticia más alta que otorga Moody´s - credit ratings en la escala nacional.
HR Ratings de México, S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación			
Significado de la calificación			
Fitch México S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación	AAA(mex)	AAA(mex)	
Significado de la calificación	Es la calificación crediticia más alta que otorga Fitch ratings en la escala nacional.	Es la calificación crediticia más alta que otorga Fitch ratings en la escala nacional.	

Standard and Poors, S.A. de C.V. [Miembro]			
Calificación	mxAAA	mxAAA	mxAAA
Significado de la calificación	Es la calificación crediticia más alta que otorga S&P Global Ratings en la escala nacional.	Es la calificación crediticia más alta que otorga S&P Global Ratings en la escala nacional.	Es la calificación crediticia más alta que otorga S&P Global Ratings en la escala nacional.
Representante común	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple
Depositario	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V
Régimen fiscal	La tasa de retención aplicable, en la fecha del Aviso de la Emisión, respecto de los intereses pagados conforme a los Certificados Bursátiles se encuentra sujeta (i) para las personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación; y (ii) para las personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, así como los tratados de doble tributación que resulten aplicables. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de su inversión en los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de reglas específicas respecto a su situación particular. El régimen fiscal vigente podrá modificarse a lo largo de la duración del Programa y a lo largo de la vigencia de cualquier emisión. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles.	La tasa de retención aplicable, en la fecha del Aviso de la Emisión, respecto de los intereses pagados conforme a los Certificados Bursátiles se encuentra sujeta (i) para las personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación; y (ii) para las personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, así como los tratados de doble tributación que resulten aplicables. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de su inversión en los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de reglas específicas respecto a su situación particular. El régimen fiscal vigente podrá modificarse a lo largo de la duración del Programa y a lo largo de la vigencia de cualquier emisión. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles.	La tasa de retención aplicable, en la fecha del Aviso de la Emisión, respecto de los intereses pagados conforme a los Certificados Bursátiles se encuentra sujeta (i) para las personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación; y (ii) para las personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, así como los tratados de doble tributación que resulten aplicables. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores las consecuencias fiscales resultantes de su inversión en los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de reglas específicas respecto a su situación particular. El régimen fiscal vigente podrá modificarse a lo largo de la duración del Programa y a lo largo de la vigencia de cualquier emisión. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles.
Observaciones	No aplica	No aplica	No aplica

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia de la emisión:

El Emisor no cuenta con políticas relacionadas con la toma de decisiones relativas a cambios de control del propio Emisor y los documentos de las emisiones vigentes no contienen limitaciones relacionadas a un cambio de control del Emisor.

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones respecto de estructuras corporativas:

En los documentos de las Emisiones, se contempla que se podrán dar por vencidos anticipadamente los Certificados Bursátiles en circulación, si el Emisor o el Garante son liquidados salvo que dicha liquidación sea consecuencia de una fusión, consolidación o reorganización con cualquier otra sociedad y dicha sociedad asuma todas las obligaciones del Emisor o del Garante en relación con la emisión de los Certificados Bursátiles.

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones sobre la venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales:

En los documentos de las Emisiones, se contempla que, la obligación del Emisor a no otorgar ninguna garantía sobre sus activos a efecto de garantizar cualesquier valores, incluyendo cualquier garantía o indemnización asumida con relación a

cualesquier valores, sin al mismo tiempo otorgar a los Tenedores de los Certificados Bursátiles un derecho equivalente y proporcional respecto de dicha garantía, en el entendido que la dicha obligación no aplicará respecto de garantías que deban otorgarse de conformidad con la legislación aplicable o que sean requisito para autorizaciones gubernamentales.

Índice

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual 1

[412000-N] Portada reporte anual 2

[413000-N] Información general 9

Glosario de términos y definiciones: 9

Resumen ejecutivo: 11

Factores de riesgo: 16

Otros Valores: 29

Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro: 29

Destino de los fondos, en su caso: 30

Documentos de carácter público: 30

[417000-N] La emisora 32

Historia y desarrollo de la emisora: 32

Descripción del negocio: 34

Actividad Principal: 36

Canales de distribución: 36

Patentes, licencias, marcas y otros contratos: 37

Principales clientes: 37

Legislación aplicable y situación tributaria: 37

Recursos humanos: 38

Desempeño ambiental: 38

Información de mercado: 38

Estructura corporativa: 39

Descripción de los principales activos: 39

Procesos judiciales, administrativos o arbitrales: 39

Acciones representativas del capital social: 40

Dividendos: 40

[424000-N] Información financiera 42

Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación: 44

Informe de créditos relevantes: 44

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora: 45

Resultados de la operación: 52

Situación financiera, liquidez y recursos de capital: 53

Control Interno: 57

Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas: 58

[427000-N] Administración 63

Auditores externos de la administración: 63

Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés: 63

Información adicional administradores y accionistas: 64

Estatutos sociales y otros convenios: 71

[429000-N] Mercado de capitales 73

Estructura accionaria: 73

Comportamiento de la acción en el mercado de valores: 73

[432000-N] Anexos 77

Notas al pie 79

[413000-N] Información general

Glosario de términos y definiciones:

“Alemania”	La República Federal de Alemania.
“Aviso”	El aviso de colocación o el aviso de oferta pública que se publique, en el que se detallarán los resultados y/o las principales características de cada Emisión.
“BMV”	La Bolsa Mexicana de Valores, S.A. B. de C.V.
“Certificados” o “Certificados Bursátiles”	Los Certificados Bursátiles que pueden ser emitidos por el Emisor al amparo de los Programas.
“Certificados Bursátiles de Corto Plazo” o “Certificados de Corto Plazo”	Certificados Bursátiles que se emitan con un plazo mínimo de 1 día y un plazo máximo de 365 días.
“Certificados Bursátiles de Largo Plazo” o “Certificados de Largo Plazo”	Certificados Bursátiles que se emitan con un plazo mínimo de 1 año y un plazo máximo de 30 años.
“Circular Única de Emisoras”	Las Disposiciones de Carácter aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores emitidas por la CNBV.
“CNBV”	La Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“Compañía”, “Emisor” o “Daimler México”	Daimler México, S.A. de C.V.
“Daimler Financial Services México”	Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C.V.
“Daimler Manufactura”	Daimler Manufactura, S.A. de C.V.
“Daimler Servicios Corporativos”	Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C.V.
“Daimler Servicios Financieros”	Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C.V y Daimler Financial Services, S.A. de C.V. SOFOM E.N.R. Unidades de negocio del Emisor dedicadas a prestar servicios financieros a Distribuidores Daimler y a clientes de toda la gama de productos que comercializan Daimler Vehículos Comerciales y Mercedes-Benz Automóviles.
“Daimler Truck Holding AG”	Entidad residente y constituida al amparo de las Leyes de la República Federal de Alemania
“Daimler Vehículos Comerciales” o “Daimler Vehículos Comerciales México”	Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V. Unidad de negocios dedicada a la importación, ensamble, exportación de vehículos comerciales (tractocamiones, camiones, autobuses) de las Marcas Daimler.
Mercedes-Benz Mobility AG	Subsidiaria al 100% de Mercedes-Benz Group AG, se dedica principalmente a la administración de los servicios de movilidad y servicios financieros.

”Daimler Truck Holding AG”	Entidad residente y constituida al amparo de las Leyes de la República Federal de Alemania
“Daimler Truck AG”	Subsidiaria al 100% de Daimler Truck Holding AG, se dedica principalmente a la producción y venta de vehículos de carga y de pasajeros, motores y autopartes.
“Día Hábil”	Cualquier día, que no sea sábado o domingo o día inhábil, en el que las instituciones de banca múltiple deban mantener sus oficinas abiertas para celebrar operaciones con el público, conforme al calendario que publique periódicamente la CNBV.
“Dólar”, “EUA$ ” “Dólares”	La moneda de curso legal en los Estados Unidos de América.
“EBIT”	Acrónimo en inglés Earnings before interest and taxes (Utilidades antes de intereses e impuestos).
“Emisión”	Cualquier Emisión de Certificados Bursátiles que el Emisor lleve a cabo de conformidad con los Programas.
“Estados Financieros Auditados del Emisor"	Estados financieros auditados del Emisor al 31 de diciembre de 2023 por el año terminado en esa fecha, así como estados financieros consolidados auditados del emisor al 31 de diciembre de 2022 y 2021 y por los años terminados en esas fechas, incluidos como anexos en este reporte anual, presentados ante la BMV y la CNBV.
“Estados Financieros Auditados del Garante"	Estados financieros auditados del Garante al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas, así como estados financieros consolidados auditados al 31 de diciembre de 2022 y 2021 y por los años terminados en esas fechas, incluidos como anexos en este reporte anual, presentados ante la BMV y la CNBV
“Estados Unidos” o “EUA”	Los Estados Unidos de América.
“EUR”, “Euro”, “Euros” o “€”	La moneda de curso legal en ciertos de los países de la Unión Europea.
“Garante”	Daimler Truck Holding AG, a partir del 19 de Mayo de 2023
“Garantías”	La Garantías otorgadas por el Garante respecto de los Certificados Bursátiles al amparo de los Programas.
“Indeval”	S. D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
“LGTOC”	La Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.
“LMV”	La Ley del Mercado de Valores.
“Mercedes-Benz Group AG”	Entidad residente y constituida al amparo de las Leyes de la República Federal de Alemania
“Mercedes-Benz AG”	Subsidiaria al 100% de Mercedes-Benz Group AG, se dedica principalmente a la producción y venta de vehículos, motores y autopartes.
“México”	Los Estados Unidos Mexicanos.
“NIIF o IFRS”	Normas Internacionales de Información Financiera.
“Peso”, “Pesos”, o “$ ”	La moneda de curso legal en México.
“Programa”	El programa de certificados bursátiles de corto y largo plazo con carácter revolvente que se describen en el presente Reporte Anual.

“Prospecto”	El prospecto de colocación de los Programas.
“Reporte Anual”	El presente Reporte Anual por el período terminado al 31 de diciembre de 2023 de Daimler México, S.A. de C.V., preparado de conformidad con la Circular Única de Emisoras.
“Representante Común”	CI Banco, Institución de Banca Múltiple
“RNV”	El Registro Nacional de Valores que mantiene la CNBV.
“Suplemento”	Cualquier suplemento al Prospecto que se prepare con relación y que contenga las características correspondientes a una Emisión de Largo Plazo al amparo del Programa.
“Tenedores”	Los Tenedores de los Certificados Bursátiles emitidos al amparo del Programa.
“UDIs”	Unidades de Inversión cuyo valor en pesos se publica por el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación.

Resumen ejecutivo:

A continuación, se incluye un resumen de la información contenida en este Reporte Anual. Al tratarse de un resumen, no pretende contener toda la información sustancial incluida en dicho Reporte Anual. La información operativa del Emisor contenida en el presente Reporte Anual se presenta al 31 de diciembre de 2023, salvo que indique algo distinto.

Resumen Ejecutivo

Daimler México (“el Emisor”) es una sociedad donde sus acciones no cotizan en ninguna bolsa de valores. Las operaciones del Grupo Daimler en México se remontan a 1956 con el ensamble de automóviles en el país. En 1985 inicia su incursión en el segmento de los vehículos comerciales. En 2007, el Emisor constituyó y adquirió sociedades que a su vez adquirieron, derechos y obligaciones, respecto de las operaciones de importación, distribución y comercialización en México de los vehículos de las Marcas Daimler y de los servicios financieros relacionados con los mismos. Como resultado, en ese mismo año se constituyó el Emisor como una sociedad controladora de cinco subsidiarias de manera directa y de cuatro subsidiarias adicionales de manera indirecta.

El Grupo Daimler llevó a cabo durante 2019 una reestructura corporativa a nivel mundial llamada “Project Future”, donde separó los negocios de Servicios Financieros, Automóviles y Vanes y Camiones y Buses bajo 3 sociedades anónimas legalmente independientes que operan bajo la compañía matriz Daimler AG.

En México, en 2019 el Emisor vendió su participación accionaria de Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V., Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C.V., Daiprodco México S. de R.L. de C.V., Daimler Financial Services, S.A. de C.V. SOFOM, ENR a Leonie FS DVB GmbH y posteriormente en 2020 esta última vendió las entidades a **Daimler Mobility AG** ahora Mercedes-Benz Mobility AG.

El 1 de julio de 2019, Detroit Diésel Allison de México, S. de R.L. de C.V., encargada de la venta de unidades a gobierno, accesorios y transmisiones automáticas, siendo subsidiaria de Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V., fue fusionada en ésta última.

Con fecha del 31 de octubre de 2019, el Emisor vende a **Mercedes-Benz AG**, su participación accionaria de Mercedes-Benz México, S. de R.L. de C.V., empresa dedicada a comprar, vender, importar, distribuir y en general, comercializar automóviles de las marcas Mercedes-Benz y camionetas tipo vanes; así como las refacciones y accesorios.

Así mismo, en la misma fecha, el Emisor vende a **Daimler Truck AG**, su participación accionaria de Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V.,

El 29 de junio de 2021 el accionista mayoritario del Emisor, Daimler Canada Investments Company cambió de nombre a Daimler Trucks Finance Canada Inc.

En agosto de 2021, El consejo de administración y el consejo de Supervisión de Daimler AG autorizó finalmente el realineamiento histórico de la empresa y fue en la asamblea general extraordinaria del1 de octubre de 2021 la decisión del spin-off del Grupo Daimler a nivel global.

Con efecto del 1ro de Diciembre de 2021, el segmento de autobuses y camiones de Daimler comienza como una empresa independiente denominada Daimler Truck Holding AG con cotización, a su vez, en la Bolsa de Frankfurt. Por su parte, en febrero de 2022, Daimler AG se renombra a Mercedez-Benz Group AG compañía encargada de llevar a cabo el negocio del segmento de autos y vanes.

Daimler Truck pretende generar valor para sus accionistas acelerando la ejecución de sus planes estratégicos, elevando su rentabilidad e impulsando el desarrollo de tecnologías libres de emisiones para camiones y autobuses. Como consecuencia de la escisión entre Daimler AG y Daimler Truck, la Compañía como una entidad del negocio de Trucks únicamente proporcionara servicios de tesorería y fondeo a empresas Daimler Truck en México a partir de la fecha de la escisión.

El Emisor continúa realizando actividades corporativas en beneficio de las entidades del Grupo Daimler Truck en México, entre las que se encuentran, la emisión de certificados bursátiles y la contratación de deuda bancaria; las obligaciones derivadas de dichas operaciones cuentan con la garantía irrevocable e incondicional de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG.

El Emisor ha celebrado diversos contratos de comisión mercantil con sus partes relacionadas, todos en términos de mercado, mediante los cuales presta servicios relativos a la contratación de financiamientos, inversión de excedentes de efectivo, contratación de instrumentos financieros derivados y todo lo relacionado a mercados financieros y fiscal, entre otros.

Al cierre de diciembre de 2023, el Emisor cuenta con 21 empleados.

Comportamiento de los Certificados Bursátiles en el Mercado de Valores

El Emisor realizo una emisión por $2,360,000,000, con fecha de emisión del 4 de Diciembre del ejercicio 2023. Al 31 de diciembre de 2023 están vigentes $2,360,000,000.00 de certificados bursátiles a largo plazo en pesos (Bonos).

El Emisor cuenta con un programa de certificados bursátiles de corto y largo plazo por un monto de hasta $30,000,000,000.00 de Pesos, o su equivalente en Dólares Americanos y UDIS, autorizado con oficio de la CNBV no. 153/5148/2023 de fecha 19 de mayo de 2023.

El Garante

Hace más de 125 años, Gottlieb Daimler y Carl Benz sentaron las bases de la industria del transporte moderna con sus primeros camiones y autobuses. De ahí surgió el actual grupo Daimler Truck (en lo sucesivo, "Daimler Truck" o "el Grupo"), que se encuentra entre los mayores fabricantes de vehículos comerciales del mundo, con más de 40 plantas de producción en todo el mundo y más de 100,000 empleados. La Compañía ha formulado claramente su objetivo general (el "Propósito"): el Grupo trabaja para todos los que mantienen el mundo en movimiento. Los clientes de Daimler Truck entregan mercancías de forma fiable, puntual y segura a sus destinos y hacen que las personas puedan moverse. La Compañía proporciona las tecnologías, productos y servicios necesarios para este propósito, incluida la transición a vehículos comerciales neutros en CO2. Daimler Truck tiene como objetivo llevar el transporte sustentable al éxito, con una importante experiencia tecnológica y un claro enfoque en las necesidades del cliente.

Daimler Truck fue escindida de Daimler AG (ahora Mercedes-Benz Group AG) en 2021. Daimler Truck Holding AG es la empresa matriz del Grupo, con domicilio social en Stuttgart y sede en Leinfelden-Echterdingen, Alemania. Fue fundada en marzo de 2021 para implementar la escisión de Daimler AG y ha cotizado en la bolsa de Frankfurt desde diciembre de 2021.

El Grupo tiene importantes operaciones de fabricación en Brasil, Alemania, Francia, India, Japón, México, Turquía y los Estados Unidos, así como localidades en la mayoría de los países del mundo.

Daimler Truck reúne ocho marcas de vehículos bajo su paraguas: Freightliner, Thomas Built Buses, Western Star, Mercedes-Benz, FUSO, BharatBenz, RIZON y Setra. Su gama de productos de camiones incluye camiones ligeros, medios y pesados para aplicaciones de larga distancia, distribución y construcción, vehículos especiales utilizados principalmente en el sector municipal y motores industriales. La gama de autobuses del Grupo incluye autobuses urbanos e interurbanos, autobuses de turismo y chasis de autobús. Los camiones representan la mayor parte de las ventas totales de unidades del Grupo.

Además de vender vehículos comerciales nuevos y usados, el Grupo también ofrece servicios postventa y soluciones de conectividad, estas últimas bajo las marcas Detroit Connect, truckonnect, Mercedes-Benz Uptime, Fleetboard y ONMIplus ON. Además, Daimler Trucks Financial Services es una marca sólida de servicios financieros y de movilidad personalizados.

Nuestra información se basa en cinco segmentos: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses y Financial Services. Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia y Daimler Buses forman conjuntamente los segmentos de vehículos. Estos segmentos comprenden el desarrollo, la producción y la venta de camiones, autobuses, motores y servicios relacionados con las marcas correspondientes. Además de otras operaciones comerciales, en particular en el ámbito de la conducción autónoma (“SAE Level 4”), así como los proyectos no asignados a segmentos específicos y, en especial, las eliminaciones, se combinan en la reconciliación. Junto con la reconciliación, los segmentos de vehículos forman el Negocio Industrial.

La siguiente tabla B 01 ofrece un panorama general del universo de marcas del Grupo.

B.01

Estructura de Grupo de Daimler Truck[1]

Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
Ingresos por Ventas[2]: €23.5 miles de millones	Ingresos por Ventas[2]: €21.6 miles de millones	Ingresos por Ventas[2]: €7.1 miles de millones	Ingresos por Ventas[2]: €4.6 miles de millones	Ingresos por Ventas[2]: €2.7 miles de millones
Fuerza Laboral Activa[3]: 28,833	Fuerza Laboral Activa[3]: 38,470	Fuerza Laboral Activa[3]: 16,823	Fuerza Laboral Activa[3]: 15,480	Fuerza Laboral Activa[3]: 1,818
FREIGHTLINER, WESTERN STAR, THOMAS BUILT BUSES	Mercedes-Benz, FUSO	FUSO, BHARATBENZ, Mercedes-Benz, RIZON	Mercedes-Benz, SETRA	DAIMLER TRUCK Financial Services

1 Presentación de las principales marcas por segmento.
2 Año 2023.
3 Al 31 de diciembre de 2023. Esto refleja la fuerza laboral activa excluyendo periodo vacacional como equivalente a tiempo completo.

Información Financiera del Emisor

Los estados financieros están preparados de acuerdo con los Criterios de Contabilidad para las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple Reguladas en México establecidos por la Comisión ya que al 31 de diciembre de 2019, más del 70% de los ingresos de la Compañía corresponden a actividades de otorgamiento de crédito, por lo tanto, la Compañía debe de preparar sus estados financieros a partir del 2020, de conformidad con los criterios de contabilidad a que se refiere el artículo 87-D, fracción V, de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, en cumplimiento a lo señalado en el artículo 78 de la Circular Única de Emisoras.

La información presentada se refiere a información financiera del Emisor al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021

Dichos Estados Financieros del Emisor se encuentran anexos al presente Reporte Anual. La información presentada a continuación debe ser leída y analizada conjuntamente con dichos Estados Financieros.

DAIMLER MÉXICO, S.A. DE C.V.

Balance General

Cifras en miles de pesos	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023
Activos			
Efectivo y equivalentes de efectivo	4,395,185	4,351,852	5,423,812
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (valores)	1,100,000	410,000	750,000
Deudores por reporto	0	0	0
Derivados con fines de negociación	59,535	56,405	20,644
Cartera de crédito: Actividad empresarial o comercial	926,398	0	0
Cartera de crédito: Entidades financieras	24,353,752	28,676,528	33,758,683
Estimación preventiva para riesgos crediticios	-1,152,602	-1,020,181	-375,435
Otras cuentas por cobrar	15,249	420,534	383,252
Impuestos diferidos	767,956	296,518	118,316
Cargos diferidos, pagos anticipados e intangibles	15,085	1,101	3,540
Total activos	**30,480,558**	**33,192,757**	**40,082,812**
Pasivo y capital			
Capital social	674,960	674,960	674,960
Prima en emisión de acciones	223,084	223,084	223,084
Reserva de capital	190,482	190,482	190,482
Utilidades retenidas	6,808,046	4,109,464	4,844,375
Otros resultados integrales	20,681	47,596	7,311
Remediciones por beneficios definidos a los empleados	-9,850	-7,464	-9,452
Resultado del ejercicio	838,202	734,911	1,094,904
Total capital	**8,745,605**	**5,973,033**	**7,025,664**
Pasivos bursátiles	8,646,574	3,765,418	2,381,176
Préstamos bancarios y de otros organismos: corto plazo	10,999,861	14,948,241	24,110,518
Préstamos bancarios y de otros organismos: largo plazo	1,950,000	8,400,000	6,400,000
Derivados con fines de cobertura	10,050	25,417	23,335
Impuesto a la utilidad por pagar	0	0	0
Participación de los trabajadores en las utilidades por pagar	2,547	6,875	10,471
Acreedores diversos y otras cuentas por pagar	125,921	73,773	131,648
Total pasivo	**21,734,953**	**27,219,724**	**33,057,148**
Total pasivo y capital	**30,480,558**	**33,192,757**	**40,082,812**

Estado de resultados

Cifras en miles de pesos	2021	2022	2023
Ingresos por intereses	5,795,347	3,248,521	4,778,448
Gastos por intereses	-4,957,717	-2,544,847	-4,019,324
Margen financiero	**837,630**	**703,674**	**759,124**
Estimación preventiva para riesgos crediticios	68,177	132,421	644,746
Margen financiero ajustado por riesgos crediticios	**905,807**	**836,095**	**1,403,870**
Comisiones y tarifas pagadas	-236	-254	-202
Resultado por intermediación	-234	218	-4,362
Otros ingresos (egresos) de la operación	0	-12,275	53,872
Gastos de administración	-80,964	-54,850	-59,444
Resultado antes de impuestos a la utilidad	**824,373**	**768,934**	**1,393,734**
Impuesto a la utilidad causado	-164,011	0	-102,987
Impuesto a la utilidad diferido	177,840	-34,023	-195,843
Resultado antes de operaciones discontinuadas	**838,202**	**734,911**	**1,094,904**
Operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	**838,202**	**734,911**	**1,094,904**

Factores de riesgo:

La información en esta sección incluye factores de riesgo relacionados con el negocio y operaciones del Emisor y del Garante, entre otros.

La siguiente es una descripción general de ciertos riesgos típicamente asociados con el Emisor y el Garante. Esta descripción no pretende ser una exposición comprensiva de todos los eventos que podrían ser relevantes para tomar la decisión de adquirir Certificados Bursátiles. En particular, esta descripción no toma en consideración el conocimiento específico del inversionista y/o su comprensión respecto de los riesgos típicamente asociados con el Emisor o el Garante, ya sea obtenido a través de la experiencia, entrenamiento o de otra manera, o la falta de dicho conocimiento y/o comprensión específica, o las circunstancias aplicables al inversionista en particular.

Los inversionistas en Certificados Bursátiles emitidos por el Emisor y garantizados por el Garante deben considerar la información sobre dichos riesgos de manera cuidadosa junto con la demás información contenida en este Reporte Anual y cualquier Prospecto o Suplemento relacionado con cualquier Emisión antes de tomar una decisión de inversión respecto de los Certificados Bursátiles. Se aconseja a los inversionistas consultar a sus asesores fiscales, legales, contables u otros asesores relevantes respecto de los riesgos asociados con, y las consecuencias de, la adquisición, tenencia y transmisión de los Certificados Bursátiles, incluyendo los efectos de la legislación de cada país de los que sean residentes.

Además, cabe la posibilidad de que los negocios, resultados operativos, situación financiera y perspectivas del Emisor o del Garante se vean afectadas por otros riesgos que a la fecha del presente Reporte Anual se desconocen o que actualmente no se consideran significativos.

Factores de Riesgo del Emisor

Riesgos con las empresas relacionadas en México

El Emisor lleva a cabo actividades de servicios en diversas áreas para empresas relacionadas en México, tales como servicios relacionados con la tesorería y los impuestos. La capacidad del Emisor para atender el servicio de deudas y otras obligaciones depende principalmente de la capacidad de dichas empresas relacionadas en México de poner ese efectivo a su disposición en forma de pago de intereses o de pago de deudas, entre otros.

Además, el Emisor podría enfrentar una reducción de sus actividades operativas si cualquiera de las empresas relacionadas a las que presta servicios centralizados de tesorería y financiación decide rescindir los contratos de servicio y de crédito establecidos con ellas. En este caso y dada la directriz del grupo sobre los servicios de tesorería centralizada, todas las transacciones existentes entre empresas seguirán siendo válidas hasta su vencimiento.

Los niveles de apalancamiento del Emisor y las características de sus pasivos podrían resultar en una afectación a su situación financiera y su capacidad de pagar los Certificados Bursátiles.

El nivel actual de los pasivos del Emisor, así como su posible incremento en el futuro, podría tener como consecuencia que el Emisor no pudiera pagarlos a su vencimiento, no pudiera refinanciarlos a largo plazo o no pudiera refinanciarlos en términos o con un costo similar al costo de la deuda actual del Emisor.

Una reducción en la calificación crediticia aplicable al Emisor también afectaría adversamente el costo de la deuda del Emisor y la posibilidad de refinanciarla.

No obstante, lo anterior, en caso de que existiesen condiciones adversas en México, el Emisor tendría la posibilidad de establecer líneas de crédito con empresas relacionadas fuera de México para contar con flujo de efectivo y, en su caso, cubrir el pago de sus obligaciones financieras.

Factores de Riesgo Relacionados con los Certificados

Los Tenedores de Certificados Bursátiles no tendrán prelación alguna en caso de concurso mercantil del Emisor lo que afectaría la posibilidad de recuperación de los Tenedores.

El 06 de diciembre de 2009, Daimler AG ahora Mercedes Benz Group AG ha otorgado garantía irrevocable a los tenedores de Certificados Bursátiles emitidos por Daimler México y desde el 19 de Mayo de 2023, Daimler Truck Holding AG ha otorgado garantía irrevocable a los tenedores de Certificados Bursátiles emitidos por Daimler México. Los Certificados Bursátiles constituirán obligaciones directas, incondicionales, no garantizadas y no subordinadas del Emisor. Consecuentemente, los Tenedores serán considerados, en cuanto a su preferencia, en igualdad de circunstancias con todos los demás acreedores comunes del Emisor. Conforme a la Ley de Concursos Mercantiles, en caso de declaración de concurso mercantil o quiebra del Emisor, ciertos créditos en contra de la masa, incluyendo los créditos en favor de los trabajadores, los créditos en favor de acreedores singularmente privilegiados, los créditos con Garantías reales, los créditos fiscales y los créditos a favor de acreedores con privilegio especial, tendrán preferencia sobre los créditos a favor de los acreedores comunes del Emisor, incluyendo los créditos resultantes de los Certificados Bursátiles.

Asimismo, en caso de declaración de concurso mercantil o quiebra del Emisor, los créditos con Garantía real tendrán preferencia (incluso con respecto a los Tenedores) hasta por el producto derivado de la ejecución de los bienes otorgados en Garantía.

Los Certificados Bursátiles podrían tener un mercado limitado, lo que afectaría la posibilidad de que los Tenedores vendan sus Certificados en el mercado

El mercado secundario es muy limitado respecto de valores como los Certificados Bursátiles y es posible que dicho mercado no se desarrolle una vez concluida la oferta y colocación de estos. El precio al cual se negocien los Certificados Bursátiles puede estar sujeto a diversos factores, tales como el nivel de las tasas de interés en general, las condiciones del mercado de instrumentos similares, las condiciones macroeconómicas en México y la situación financiera del Emisor. En caso de que dicho mercado secundario no se desarrolle, la liquidez de los Certificados Bursátiles puede verse afectada negativamente y los Tenedores podrán no estar en posibilidad de enajenar los Certificados Bursátiles en el mercado.

En el caso que los Certificados Bursátiles sean pagados con anticipación a su vencimiento, los Tenedores podrán no encontrar una inversión equivalente

Las Emisiones que se realicen al amparo de uno o varios Programas establecidos por el Emisor, tendrá sus propias características. En el caso que así se señale respecto de una Emisión, la misma podrá contemplar la posibilidad de ser amortizada anticipadamente y podrá también contemplar casos de vencimiento anticipado. En el supuesto de que una Emisión efectivamente sea amortizada anticipadamente voluntariamente o como resultado de un caso de vencimiento anticipado, los Tenedores que reciban el pago de sus Certificados Bursátiles podrían no encontrar alternativas de inversión con las mismas características que los Certificados Bursátiles (incluyendo tasas de interés y plazo).

La calificación crediticia de los Certificados Bursátiles puede estar sujeta a revisión

Las calificaciones crediticias otorgadas con relación a los Certificados Bursátiles podrán estar sujetas a revisión por distintas circunstancias relacionadas con el Emisor, el Garante, México u otros temas que en la opinión de las agencias calificadoras respectivas pueda tener incidencia sobre la posibilidad de pago de estos. Los inversionistas deberán evaluar cuidadosamente cualquier consideración que se señale en las calificaciones correspondientes, las cuales se adjuntarán como un anexo a los Suplementos correspondientes (tratándose de Emisiones de Largo Plazo).

Factores de Riesgo Relacionados con el Garante

El Garante ha identificado en la siguiente subsección titulada **"Factores de Riesgo Relacionados con las distintas empresas del Grupo"** una serie de factores que podrían afectar materialmente de forma adversa a sus negocios, activos netos, situación financiera y resultados de las operaciones, así como a su capacidad para realizar los pagos adeudados en virtud de cualesquiera Bonos o (en el caso de DTG) de la Garantía. Además, determinados factores que son importantes para efectos de evaluar los riesgos de mercado asociados a los Bonos que se emitan en el marco del Programa y los riesgos relativos a la estructura de los Bonos que se emitan en el marco del Programa se describen también más adelante en la subsección titulada "Riesgos Relacionados con los Bonos".

Los inversionistas potenciales deben considerar estos factores de riesgo antes de decidirse a comprar los Bonos que se emitirán bajo el Programa. Además, los inversionistas potenciales deben ser conscientes de que los riesgos descritos a continuación pueden combinarse e intensificarse entre sí.

Los inversionistas potenciales deben considerar toda la información proporcionada en este Folleto y deben consultar con sus propios asesores profesionales (incluyendo sus asesores financieros, contables, legales y fiscales) antes de tomar cualquier decisión de inversión.

Factores de Riesgo Relacionados con las distintas empresas del Grupo

Las empresas del Grupo son subsidiarias directas o indirectas de Daimler Truck Holding AG ("DTHAG" o el "Garante" y, junto con sus subsidiarias, el "Grupo Daimler Truck", el "Grupo", "Daimler Truck" o los "Emisores"). Todos los Bonos que serán emitidos por las empresas están incondicional e irrevocablemente garantizados por DTHAG en lo que respecta a los pagos de principal e intereses. En consecuencia, las empresas se ven afectadas, sustancialmente, por los mismos riesgos que afectan a los negocios y operaciones de DTHAG y/o sus subsidiarias consolidadas. Por lo tanto, las referencias en esta sección a DTHAG y/o a sus subsidiarias consolidadas y/o al Grupo Daimler Truck incluirán referencias al Emisor (en caso de ser aplicable).

DTHAG está sujeto a diversos riesgos derivados de las condiciones económicas, políticas, sociales, industriales, comerciales y financieras cambiantes. A continuación, se describen los principales riesgos que podrían afectar a la actividad, la situación financiera, la rentabilidad, los flujos de efectivo, los resultados de las operaciones y los resultados comerciales futuros de DTHAG. La situación de riesgo global de DTHAG es la suma de los riesgos individuales de todas las categorías de riesgo para los segmentos, las funciones corporativas y las entidades legales. En general, la descripción de los riesgos tiene lugar en relación con los segmentos individuales. Tras la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler, las operaciones comerciales del Grupo Daimler Truck se administran en los segmentos Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses y Financial Services. Si no se menciona explícitamente ningún segmento, los riesgos descritos se refieren a todos los segmentos.

Además, los riesgos que aún no se conocen o que se consideran poco importantes pueden influir en la rentabilidad, los flujos de efectivo y la situación financiera.

Debido a la naturaleza de los negocios del Grupo Daimler Truck, éste está expuesto a los siguientes riesgos, que se presentan en las siguientes categorías en función de su naturaleza, mencionando en primer lugar el factor de riesgo más importante de cada categoría:

1. Riesgos de la Industria y Negocio
2. Riesgos Financieros
3. Riesgos Legales y Fiscales
4. Otros Riesgos.

1. Riesgos de la Industria y Negocio

El Grupo Daimler Truck está sujeto a diversos riesgos relacionados con la industria y el negocio. En caso de que se materialice alguno de los siguientes riesgos, esto podría tener efectos adversos importantes en el negocio, los activos netos, la situación financiera y los resultados de las operaciones del Grupo Daimler Truck.
Los riesgos de la industria y negocio constituyen el marco de los riesgos enumerados en los párrafos siguientes. Las condiciones económicas generales influyen considerablemente en los mercados de venta de vehículos y, por tanto, en el éxito del Grupo.

Los riesgos de la industria y negocio también están relacionados con las hipótesis y pronósticos sobre los sucesos generales.

1.1 Riesgos Económicos

El marco económico general tiene una influencia significativa en los mercados de venta de vehículos y, por tanto, en el éxito del Grupo. En consecuencia, un suceso económico adverso, ya sea a nivel mundial o en los mercados en los que opera el Grupo, puede dar lugar a una disminución sustancial de la demanda de los productos del Grupo. Además, el sector de los vehículos industriales es muy cíclico, lo que significa que los periodos de inversión en vehículos industriales suelen ir seguidos de periodos más lentos en los que los niveles de demanda disminuyen. La duración, el calendario y la intensidad de los ciclos de demanda específicos, que pueden afectar a segmentos de mercado individuales, grupos de clientes y regiones en las que opera el Grupo, están sujetos a la incertidumbre. Los patrones cíclicos o variables de la demanda pueden dar lugar a un descenso prolongado o inesperado de la demanda de los productos y servicios del Grupo.

A pesar de que el impacto de la guerra entre Rusia y Ucrania sobre la economía real se debilitó en 2023 en comparación con 2022, el ulterior desarrollo y la posible escalada adicional de la guerra entre Rusia y Ucrania o, en el peor de los casos, su expansión a otros países continúa suponiendo un riesgo importante.

El conflicto comercial no resuelto entre Estados Unidos y China, que ha durado ya varios años, sigue suponiendo un riesgo importante para el desarrollo del comercio mundial. Cada vez son más las áreas afectadas por el conflicto, y existe la amenaza de un creciente desacoplamiento tecnológico y económico de ambos países.

Además de las medidas proteccionistas existentes, como las barreras específicas de acceso al mercado, las sanciones o las exigencias de política industrial de mayor valor agregado local, existe también el riesgo de exacerbación o de intervenciones bruscas con efectos sobre la adquisición de los productos y materiales necesarios para la producción y la venta. Junto con los riesgos antes mencionados, el impacto resultante en las cadenas de suministro y, en última instancia, los efectos en los precios generales de las materias primas, los productos de flujo ascendente y los productos terminados, esto puede conducir a un aumento de los costos en Daimler Truck y tener un impacto negativo en el desempeño económico y las oportunidades de venta.

El mercado europeo es de gran importancia para el Grupo Daimler Truck, por lo que los cambios en la inversión y el comportamiento de los consumidores afectarán al desarrollo de las ventas de unidades. La inflación continúa estando por encima del nivel objetivo ECB, lo cual puede complicar o desacelerar la relajación de la política monetaria restrictiva. Además, el crecimiento de la economía en la Unión Europea se desaceleró de forma considerable en 2023 y se espera que continúe siendo débil en 2024. En los Estados Unidos la economía se desarrolló mejor de lo esperado durante 2023. Sin embargo, la inflación sigue siendo alta, aunque se espera que disminuya durante 2024. Dado que Daimler Truck Group genera una proporción sustancial de sus ingresos en los EE. UU., futuros desarrollos en la economía estadounidense pueden afectar significativamente impactar al Grupo. Además, un crecimiento económico más fuerte en Estados Unidos tendría efectos indirectos en el resto del mundo. Sin embargo, las crecientes tensiones políticas internas en Estados Unidos podrían inquietar a consumidores e inversionistas y, en consecuencia, frenar el crecimiento económico.

1.2 Riesgos Generales del Mercado

Los riesgos de desarrollo económico en los mercados de vehículos están muy influidos por la situación económica mundial descrita anteriormente. La evaluación de los riesgos y oportunidades del mercado está vinculada a las hipótesis

y previsiones sobre la evolución general del mercado en las regiones en las que opera el Grupo Daimler Truck. La posibilidad de que los mercados evolucionen mejor o peor de lo previsto o de que cambien las condiciones del mercado está presente en todos los segmentos del Grupo Daimler Truck.

Los riesgos potenciales para el comportamiento de las ventas se simulan en los escenarios de riesgo. La falta de aceptación en el mercado de determinados modelos de vehículos en determinadas regiones puede tener un impacto negativo en la rentabilidad. La disminución de las ventas de vehículos también puede ser consecuencia del entorno macroeconómico, a veces inestable, y surgir en el contexto de la incertidumbre política o económica.

El lanzamiento de nuevos productos por parte de los competidores, una política de precios más agresiva y una fijación de precios menos eficaz en el negocio de ventas y postventa pueden hacer que aumente la presión competitiva y de precios en los segmentos de vehículos y tener un impacto negativo en la rentabilidad.

En la compra de vehículos del Grupo Daimler Truck, se ofrece a los clientes una amplia gama de opciones de financiamiento y arrendamiento. Los riesgos resultantes para el segmento de Financial Services residen principalmente en el deterioro de la solvencia de los prestatarios, es decir, las cuentas por cobrar pueden resultar total o parcialmente irrecuperables debido a la insolvencia de los clientes (riesgo de contraparte o de crédito).

El negocio de servicios del Daimler Truck Group (que incluye tanto los servicios de postventa como los servicios financieros) es un factor clave para el éxito y la competitividad del Daimler Truck Group, pero es posible que no genere los ingresos y la rentabilidad que el Grupo Daimler Truck espera por una serie de razones, entre ellas la disminución de las ventas de vehículos nuevos; los cambios en las condiciones económicas que animan a los clientes a ser más conscientes de los precios y a estar menos dispuestos a comprometerse con contratos de servicio a largo plazo; una gran proporción de clientes que deciden trasladar sus necesidades de mantenimiento postventa de manera interna o a otros proveedores; los cambios en las preferencias de los clientes por la conectividad y otros servicios digitales, incluyendo las ofertas de desarrolladores de software y hardware de terceros; o la presión de la competencia que obliga al Grupo Daimler Truck a reducir los precios que cobra por los servicios postventa y/o las refacciones, reduciendo así los márgenes y la rentabilidad del Grupo.

1.3 Riesgos Relacionados con el Marco Legal y Político General

En todo el mundo, el sector de los vehículos industriales está sometido a requisitos legales de gran alcance. Las condiciones del marco legal y político tienen una influencia considerable en el futuro éxito empresarial del Grupo Daimler Truck. Las normativas relativas a las emisiones de los vehículos, el consumo de combustible, la seguridad y la certificación, así como los procedimientos aduanales, desempeñan un papel especialmente importante.

Muchos países y regiones ya han implantado normativas más estrictas para reducir las emisiones y el consumo de combustible de los vehículos o están en proceso de introducir tales requisitos legales. La normativa descrita para reducir las emisiones de los vehículos y el consumo de combustible también entraña riesgos para Daimler Truck, ya que los estrictos requisitos legales serán difíciles de cumplir en algunos países. Esto afecta principalmente a los mercados de Estados Unidos, Europa, Japón y, cada vez más en el futuro, China.

Es posible que continúen surgiendo riesgos de gran alcance debido a la guerra entre Rusia y Ucrania. La guerra podría tener un impacto negativo en el desarrollo de las ventas de unidades, los procesos de producción y las adquisiciones y la logística, por ejemplo, a través de interrupciones en las cadenas de suministro o en el abastecimiento de energía, o la escasez de materias primas, refacciones y componentes de automóviles, en cada caso provocada por la propia guerra o por las amplias sanciones impuestas a Rusia por varios miembros de la comunidad internacional. La guerra en Ucrania

podría escalar aún más y, en el peor escenario, extenderse a otros países. Dicha expansión supondría un riesgo importante para el ambiente de mercado de Daimler Truck.

La posición del Grupo Daimler Truck en los principales mercados extranjeros podría verse afectada por la conclusión o la modificación de tratados de libre comercio. Si los tratados de libre comercio se celebran sin la participación de los países con centros de producción del Grupo Daimler Truck, el Grupo podría enfrentarse a una desventaja competitiva en comparación con los competidores que producen en los países que forman parte del acuerdo de libre comercio. Además, si el contenido de los tratados de libre comercio a los que actualmente recurre el Grupo Daimler Truck se hace significativamente más estricto o las condiciones de los futuros tratados de libre comercio son más restrictivas, esto también podría perjudicar significativamente la posición competitiva del Grupo Daimler Truck, ya que el Grupo dejaría de beneficiarse de esos tratados de libre comercio o lo haría sólo parcialmente.

Existe el riesgo de que algunos países recurran cada vez más a medidas intervencionistas y proteccionistas para intentar proteger o mejorar su competitividad en el mercado mundial. La industria del automóvil, incluida la de los vehículos comerciales, suele considerarse un sector clave para atraer inversiones a un país y aumentar el valor agregado local a lo largo de toda la cadena de valor.

1.4 Riesgos del Mercado de Adquisiciones

Para el negocio industrial, los riesgos en el ámbito de las adquisiciones se deben principalmente a las fluctuaciones de los precios de materias primas y la energía. Los cuellos de botella financieros en los proveedores, las restricciones de capacidad debido a la quiebra o a la salida de los proveedores, las posibilidades limitadas de negociar los precios de las piezas suministradas y la sobreutilización o infrautilización de las capacidades de producción de los proveedores también pueden dar lugar a una reducción en las utilidades.

El Negocio Industrial del Grupo Daimler Truck requiere determinadas materias primas, piezas y componentes para la construcción de piezas de vehículos y vehículos. Estos incluyen acero, cobre, aluminio, metales preciosos, caucho, plásticos, particularmente en piezas y componentes que contienen estas y otras materias primas. El Grupo Daimler Truck se enfrenta al riesgo de paradas de producción y retrasos en el inventario si uno o más proveedores no pueden o no quieren cumplir con las obligaciones de entrega, por ejemplo, debido a escasez de suministro, huelgas laborales, asignación de capacidad a otros clientes o dificultades financieras del proveedor.

Los precios de los commodities, refacciones y componentes son susceptibles a fluctuaciones significativas y a veces pronunciadas, incluso como resultado de la dinámica de la oferta y la demanda global o regional en los mercados de productos básicos y los mercados finales, la capacidad de producción y las limitaciones por parte de los proveedores, costos y problemas de transporte, precios de la energía, fallas de infraestructura, regulaciones y tarifas gubernamentales, eventos geopolíticos, cambios en los tipos de cambio de divisas, controles de precios, el clima económico, incluida la presión inflacionaria, y otras circunstancias imprevistas.

Para algunos proveedores, la situación financiera sigue siendo tensa debido al deprimido entorno del mercado. Las eventuales interrupciones de la producción de los proveedores pueden provocar una interrupción de la cadena de suministro en las divisiones de vehículos del Grupo Daimler Truck e impedir que los vehículos se terminen y se entreguen a los clientes a tiempo. Para contrarrestar estas interrupciones, puede ser necesario adoptar medidas de apoyo para garantizar la producción y las ventas de los proveedores.

Por último, el rápido aumento de la demanda de ciertas tecnologías nuevas, como los trenes motrices cinemáticos electrificados, podría requerir cambios significativos en la cadena de suministro del Grupo Daimler Truck y dar lugar a

mayores costos de los productos y a cuellos de botella en el suministro. El creciente cambio hacia la movilidad electrónica y la digitalización en toda la industria ha provocado y se espera que siga provocando un aumento a largo plazo de la demanda de celdas de baterías, semiconductores y ciertos materiales críticos, como el litio, necesarios para su fabricación. Debido al limitado número de proveedores, se han producido y pueden seguir produciéndose aumentos de precios y cuellos de botella en el suministro de estos materiales, lo que podría limitar la capacidad del Grupo Daimler Truck para satisfacer la demanda de su actual generación de vehículos (incluidos sus vehículos con trenes motrices cinemáticos convencionales) o comercializar sus nuevos vehículos de emisiones cero (ZEV) de forma rentable (o en absoluto).

1.5 Riesgos de Producción y Tecnología

Los desarrollos e innovaciones técnicas tienen una importancia clave para la movilidad segura y sustentable del futuro. A través del diseño de la gama de productos, las innovaciones técnicas se integran en la planificación estratégica de productos de los segmentos de vehículos. Los riesgos tecnológicos pueden surgir, sobre todo, como consecuencia de la creciente complejidad técnica, el aumento continuo de los requisitos que deben cumplirse en materia de emisiones, consumo de combustible y seguridad y la necesidad de cumplir y elevar constantemente los estándares de calidad del Grupo Daimler Truck.

Estos riesgos son frecuentes en el negocio automotriz, especialmente en lo que respecta al lanzamiento y la fabricación de productos. En el contexto de la futura transformación hacia los ZEV y el enfoque seguido por Daimler Truck, que se centra en el desarrollo, la producción y la venta de sistemas de propulsión basados en baterías eléctricas e hidrógeno, esto supondría grandes riesgos y también oportunidades en relación con la producción, la operación y las garantías.

Cuando se lanza un producto en los segmentos de vehículos, los componentes y equipos necesarios deben estar disponibles. Para evitar restricciones en este contexto, los procesos asociados se evalúan y mejoran continuamente. Para garantizar y mejorar la viabilidad futura a largo plazo de las instalaciones de producción en los segmentos de vehículos, se llevan a cabo actividades de modernización, así como de ampliación, desarrollo y reestructuración según sea necesario. La implementación de medidas de modernización y el lanzamiento de nuevos productos suelen ir asociados a elevadas inversiones. Esto también puede dar lugar a ineficiencias en el proceso de producción y, en consecuencia, a una reducción temporal de los volúmenes de producción.

En principio, existe el riesgo de que se produzcan cuellos de botella internos debido a la baja disponibilidad de los equipos o a fallos en las plantas de producción o en las fábricas, lo que repercutiría en los costos. Una interrupción prolongada en un centro de producción podría dar lugar a paradas de producción o a un funcionamiento temporal a capacidad reducida que impidiera al Grupo Daimler Truck completar los pedidos de producción a tiempo, a la pérdida de volumen de negocio, a la reducción de la productividad o de la rentabilidad en un centro de producción concreto y a costos de reparación significativos que no están cubiertos por la cobertura de seguros del Grupo Daimler Truck.

El Grupo Daimler Truck está sujeto a riesgos relacionados con la desviación de la planificación en relación con grandes proyectos, incluyendo el desarrollo y el lanzamiento de nuevas generaciones de vehículos, vehículos o trenes motrices cinemáticos. Este puede ser el caso, sobre todo, cuando se trata de proyectos que requieren mucho capital, como la construcción de fábricas o la ampliación de la capacidad, por ejemplo, la introducción de una nueva línea de producción.

1.6 Riesgos de Tecnología de la Información

La estrategia de digitalización que se persigue sistemáticamente abre nuevas oportunidades para el Grupo Daimler Truck y permite aumentar las ventajas para los clientes y el valor de la empresa. Sin embargo, el alto nivel de

penetración de las tecnologías de la información (TI) en todas las áreas empresariales también alberga riesgos para los procesos empresariales y de producción, así como para sus servicios y productos.

La amenaza cada vez mayor que supone la ciberdelincuencia y la propagación de códigos maliciosos agresivos dan lugar a riesgos que pueden afectar a la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información y de los recursos operativos soportados por las TI. A pesar de las amplias precauciones, en el peor de los casos, esto puede conducir a una interrupción temporal de los procesos de negocio apoyados por TI con graves efectos negativos en los resultados de la Compañía. Además, la pérdida o el uso indebido de datos sensibles puede provocar una pérdida de reputación. En particular, los requisitos normativos aplicables, como la Directiva General de Protección de la Información de la UE ("UE-GDPR") pueden, entre otras cosas, originar reclamos de terceros y dar lugar a costosos requisitos normativos, así como a sanciones con impacto en las utilidades. Para el Grupo Daimler Truck, activo en todo el mundo, y sus amplios procesos de negocios y producción, es de vital importancia que la información esté disponible, actualizada, completa y correcta.

Al gestionar los crecientes riesgos de la cadena de suministro que plantean las amenazas de ransomware, Daimler Truck prioriza estrategias y medidas integrales de protección cibernética para asegurar su colaboración con terceros. Deben utilizarse sistemas informáticos seguros y una infraestructura informática fiable. Las amenazas cibernéticas deben identificarse a lo largo de todo el ciclo de vida de las aplicaciones y los sistemas informáticos y tratarse en función de su gravedad. Se presta especial atención a los riesgos que podrían, en el peor de los casos, provocar una interrupción de los procesos empresariales debido a fallos de los sistemas informáticos y/o a la pérdida y corrupción de datos. El avance de la digitalización y la conectividad de los equipos de producción se complementa con medidas de seguridad técnicas y organizacionales coordinadas.

1.7 Riesgos de Personal

El Grupo Daimler Truck depende de las buenas relaciones con sus empleados, sus sindicatos, así como con los órganos de representación de los empleados y las partes interesadas, y es parte de una serie de convenios colectivos, algunos de los cuales imponen obligaciones y restricciones al Grupo Daimler Truck en relación con reorganizaciones, reestructuraciones o acciones corporativas similares, y que puede no ser capaz de ampliar, renovar o sustituir de manera favorable u oportuna o en absoluto. El deterioro de las relaciones con los sindicatos, los comités de empresa y otros órganos de representación de los trabajadores podría afectar negativamente a las actividades comerciales del Grupo Daimler Truck. El Grupo podría enfrentarse en el futuro a huelgas u otros tipos de conflictos con los sindicatos, los comités de empresa o sus empleados. Tales huelgas, conflictos, paros laborales u otras acciones industriales pueden perturbar la producción y las ventas del Grupo, dañar su reputación y afectar negativamente a sus relaciones con los clientes.

La competencia por empleados y directivos altamente cualificados sigue siendo muy intensa en el sector y en las regiones en las que opera Daimler Truck. El éxito futuro del Grupo Daimler Truck depende también de la medida en que consiga contratar, integrar y retener al personal especializado. Los instrumentos de recursos humanos establecidos tienen en cuenta estos riesgos de personal.

Las mejoras de la eficiencia y los ahorros en costos son cruciales para que el Grupo mantenga su competitividad y mejore su rentabilidad. El Grupo está aplicando una serie de iniciativas de rendimiento operativo y ahorro de costos para hacer frente a los costos fijos y variables que afectan a la rentabilidad. Es posible que estas medidas de rendimiento operativo y ahorro en costos, o sus componentes, no produzcan los beneficios previstos en el tiempo que el Grupo se propone. Esto puede dar lugar a costos de aplicación superiores a los presupuestados inicialmente por el Grupo y los resultados reales de las iniciativas pueden diferir de los objetivos. Si los resultados operativos y las medidas

de ahorro previstas no se realizan plenamente o no se logran en el plazo previsto, esto podría tener un efecto adverso en los márgenes de utilidad del Grupo.

1.8 Riesgos Relacionados con Compañías Asociadas y Negocios Conjuntos.

La cooperación con socios en compañías asociadas y negocios conjuntos es de vital importancia para Daimler Truck, en la transformación hacia la movilidad sin emisiones y la digitalización integral. Especialmente en el caso de las nuevas tecnologías, las empresas asociadas pueden ayudar a potenciar los efectos de sinergia y mejorar las estructuras de costos para afrontar con éxito la competencia en la industria de los vehículos comerciales.

La revaluación de una participación en una compañía asociada puede dar lugar a riesgos y oportunidades relacionados con el valor contable de la inversión para el segmento al que pertenece la compañía asociada. También pueden surgir riesgos de las actividades empresariales en curso, especialmente por la integración de empleados, tecnologías y productos. Los intereses comerciales y jurídicos del Grupo pueden no estar siempre alineados con los de sus compañías asociadas y negocios conjuntos, y cualquiera de las compañías asociadas o negocios conjuntos actuales o futuros del Grupo puede no tener éxito, no alcanzar los objetivos previstos y no cumplir los plazos establecidos.

2. Riesgos Financieros

En principio, las exposiciones al riesgo operativo y financiero del Grupo, en las que se basan los riesgos y oportunidades financieros, pueden dividirse en perfiles de riesgo y oportunidad simétricos y asimétricos. En los perfiles simétricos de riesgos y oportunidades (por ejemplo, exposiciones a divisas), los riesgos y las oportunidades están presentes por igual, mientras que en los perfiles asimétricos (por ejemplo, exposiciones a créditos de país), los riesgos superan a las oportunidades.

Daimler Truck está expuesta fundamentalmente a los riesgos y oportunidades derivados de las variaciones de los precios de mercado, como los tipos de cambio, las tasas de interés y los precios de los commodities. Las variaciones de los precios de mercado pueden tener un efecto negativo o positivo sobre la rentabilidad y la situación financiera y de activos del Grupo.

El Grupo también está expuesto a los riesgos crediticios, de país y de liquidez, a los riesgos de acceso limitado al mercado de capitales y a los riesgos derivados de los cambios en las calificaciones crediticias. En el marco del proceso de gestión de riesgos, Daimler Truck evalúa periódicamente estos riesgos teniendo en cuenta la evolución de los principales indicadores económicos y la información del mercado. Los activos del plan para cubrir las prestaciones de jubilación y de cuidados de salud (inversiones sensibles al mercado, incluidos los valores de renta variable y los que devengan intereses) no se incluyen en el siguiente análisis.

2.1 Riesgos de Tipo de Cambio

La orientación global del Grupo significa que sus operaciones comerciales y financieras están vinculadas a riesgos y oportunidades relacionados con las fluctuaciones de los tipos de cambio. Esto aplica particularmente a las fluctuaciones del dólar estadounidense, la libra británica, el dólar australiano, el yen japonés y otras monedas, como las de los mercados en crecimiento, frente al euro. El riesgo surge en las operaciones comerciales principalmente cuando los ingresos se generan en una moneda diferente a la de los costos relacionados (“riesgo de transacción”).

Mientras que los costos de producción se producen principalmente en dólares estadounidenses, euros y yenes, una parte de los ingresos por ventas se genera en otras monedas. Daimler Truck está expuesta a este tipo de riesgo de

transacción, pero sólo en menor medida gracias a su red de producción mundial. También existen riesgos y oportunidades de tipo de cambio relacionados con la conversión de los activos netos, ingresos y gastos de las empresas del Grupo fuera de la zona euro ("riesgo de conversión"), contra los que el Grupo no suele cubrirse generalmente.

2.2 Riesgos de Tasa de Interés

Las variaciones de las tasas de interés pueden crear riesgos y oportunidades tanto para las operaciones comerciales como para las financieras. Daimler Truck emplea una variedad de instrumentos financieros sensibles a las tasas de interés para satisfacer las necesidades de liquidez de sus operaciones comerciales en el día a día. La mayoría de estos instrumentos financieros están vinculados a la actividad de servicios financieros de Financial Services. Los riesgos y oportunidades de las tasas de interés surgen cuando los períodos de interés fijos entre el activo y el pasivo del balance general son incongruentes.

2.3 Riesgo de Precio de Productos Básicos (Commodities)

Daimler Truck está expuesta a los riesgos derivados de las variaciones de los precios de commodities. Una pequeña parte de los riesgos de los precios de commodities, principalmente de la compra prevista de determinados metales, puede reducirse mediante el uso de instrumentos financieros derivados.

2.4 Riesgos de País

El riesgo de país describe el riesgo de una pérdida financiera resultante de cambios en las condiciones políticas, económicas, jurídicas o sociales del país respectivo, por ejemplo, debido a medidas soberanas como la expropiación o la prohibición de transferencias de divisas. Daimler Truck está sujeta a los riesgos de país, que se derivan principalmente del financiamiento transfronterizo o de la constitución de garantías para las compañías del Grupo o los clientes, de las inversiones en subsidiarias o negocios conjuntos y de los créditos comerciales transfronterizos. Los riesgos de país también surgen de las inversiones transfronterizas en instituciones financieras.

2.5 Riesgos Crediticios

El riesgo crediticio describe el riesgo de una pérdida financiera resultante de que una contraparte no cumpla con sus obligaciones de pago contractuales. El riesgo crediticio incluye tanto el riesgo directo de impago como el riesgo de deterioro de la solvencia, así como los riesgos de concentración.

El Grupo está sujeto a riesgos crediticios, que se derivan principalmente del negocio de servicios financieros y de las operaciones del negocio de vehículos. Los riesgos derivados del arrendamiento financiero y de las ventas por financiamiento se abordan en el apartado de riesgos y oportunidades generales del mercado.

Los riesgos crediticios también surgen de las inversiones de liquidez del Grupo. Si se produjeran impagos, ello afectaría negativamente a la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital y la situación financiera del Grupo.

2.6 Riesgos por Cambios en Calificaciones Crediticias

Existen riesgos y oportunidades por posibles bajadas o subidas de las calificaciones crediticias asignadas por las agencias de calificación a Daimler Truck Holding AG (y, por lo tanto, a la solvencia crediticia del Grupo) o a las obligaciones emitidas o garantizadas por miembros del Grupo Daimler Truck. Las bajas en la calificación pueden afectar negativamente al financiamiento del Grupo si aumentan el costo de los préstamos o limitan las opciones de

financiamiento del Grupo. Además, las bajas en la calificación pueden disuadir a los inversionistas de invertir en Daimler Truck Holding AG.

2.7 Riesgos Relacionados con Planes de Pensión

Daimler Truck tiene compromisos de pensiones de prestaciones definidas y, en menor medida, obligaciones adicionales por prestaciones de cuidados de salud, que están cubiertas en gran medida por los activos del plan. El saldo de las obligaciones de pensiones y de los activos del plan constituye el valor contable o el estado de financiamiento de estos planes de prestaciones a los empleados. La valoración de las obligaciones por pensiones y el cálculo del gasto neto por pensiones se basan en hipótesis.

Incluso pequeños cambios en esas hipótesis, por ejemplo, una modificación de la tasa de descuento, tienen un efecto negativo o positivo en el estado de financiamiento y en los fondos propios del Grupo para el ejercicio en curso y, si se producen, dan lugar a un cambio en el gasto neto de pensiones relacionado con el período en el ejercicio siguiente. El valor razonable de los activos del plan viene determinado en gran medida por la evolución de los mercados de capitales. Las evoluciones desfavorables o favorables, especialmente de las acciones y de los títulos de crédito negociables, reducen o aumentan el valor contable de los activos del plan. Un cambio en la composición de los activos del plan también puede tener un impacto positivo o negativo en su valor razonable. La amplia diversificación de las inversiones, la selección de los gestores de activos sobre la base de análisis cuantitativos y cualitativos y el seguimiento permanente de los rendimientos y del riesgo contribuyen a reducir el riesgo de inversión. La estructura de las obligaciones en materia de pensiones se tiene en cuenta a la hora de determinar la estrategia de inversión de los activos del plan con el fin de reducir las fluctuaciones del estado de financiamiento.

3. Riesgos Legales y Fiscales

El Grupo está también expuesto a riesgos legales y fiscales. Registra provisiones para estos riesgos, si y al grado en que, dichas provisiones tengan probabilidad de ser utilizadas y el importe de las obligaciones pueda determinarse con suficiente precisión.

3.1 Riesgos Regulatorios

La industria de los vehículos, y por tanto también la de los vehículos comerciales, está sujeta a normativas nacionales en todo el mundo. La legislación de varias jurisdicciones regula la seguridad de los ocupantes y el impacto ambiental de los camiones, autobuses y otros vehículos, incluidos los niveles de emisiones, el ahorro de combustible y los niveles de ruido, así como las emisiones de las fábricas en las que se fabrican los vehículos o sus partes. El incumplimiento de la normativa pertinente en cada región puede acarrear sanciones considerables y riesgos para la reputación, e incluso puede hacer que los vehículos dejen de ser legales en los mercados afectados.

La legislación y las normas gubernamentales aplicables exigen a los fabricantes que tomen medidas para subsanar los defectos relacionados con la seguridad de los vehículos y otras normas, y es posible que un fabricante tenga que retirar los vehículos del mercado. Los costos asociados a los retrasos en el lanzamiento de nuevos modelos debido a los defectos de los productos y a las campañas de retiro del mercado o a los costos de la garantía para subsanar los defectos de los vehículos que se han vendido pueden ser considerables.

Las violaciones a las leyes anticorrupción, antimonopolio, sanciones, control de las exportaciones, contra el lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo, requerimientos de productos, protección de la información y el manejo de

productos peligrosos se castigan, por ejemplo, con multas obligatorias o consecuencias penales. Además, cualquier violación podría dar lugar a una cobertura mediática adversa y repercutir en la reputación del Grupo.

3.2 Riesgos por Procedimientos Legales en General

Las subsidiarias de Daimler Truck Holding AG (especialmente Daimler Truck AG) se enfrentan a diversos procedimientos y demandas legales, así como a investigaciones y órdenes gubernamentales (procedimientos legales) sobre un gran número de temas, entre los que se encuentran la seguridad de los vehículos, las relaciones contractuales con los concesionarios, los proveedores y otras relaciones contractuales, los derechos de propiedad intelectual (incluyendo, pero sin limitarse a ello, las acciones por violación de patentes), los reclamos de garantía y los asuntos antimonopolio (incluyendo las acciones por daños y perjuicios). Si el resultado de estos procedimientos legales es negativo para el Grupo Daimler Truck o si se resuelven, el Grupo puede verse obligado a pagar importantes indemnizaciones y daños punitivos o a emprender acciones de servicio, campañas de retiro de productos del mercado, sanciones monetarias u otras acciones costosas. Los procedimientos legales y los acuerdos correspondientes pueden afectar a la reputación del Grupo.

3.3 Procedimiento de ley antimonopolio (incluyendo acciones por daños y perjuicios)

Las demandas por daños y perjuicios podrían dar lugar a responsabilidades sustanciales para el Grupo Daimler Truck, así como a gastos significativos por medidas de defensa, lo que podría tener un efecto material adverso en las operaciones y la liquidez y recursos de capital del Grupo Daimler Truck.
En relación con la infracción del cártel descrita anteriormente, hay demandas sustanciales (incluyendo ciertos tipos de acciones colectivas o demandas de agregación) pendientes o iniciadas en Alemania, el Reino Unido, los Países Bajos y España. También hay demandas pendientes en algunos otros países europeos y en Israel (en un total de aproximadamente 20 países).

El Grupo Daimler Truck emprende las medidas legales adecuadas para defenderse y refleja el constante desarrollo de la jurisprudencia en sus evaluaciones de riesgos y decisiones estratégicas.

No se puede descartar que los riesgos regulatorios y los riesgos derivados de los procedimientos legales mencionados anteriormente, individualmente o en su conjunto, puedan afectar negativamente a la rentabilidad, los flujos de efectivo y la situación financiera del Grupo o de cualquiera de sus segmentos.

Dado que los procedimientos legales están cargados de un gran grado de incertidumbre, es posible que, tras su resolución final, algunas de las provisiones que el Grupo ha reconocido para ellos resulten finalmente insuficientes. En consecuencia, pueden surgir importantes gastos adicionales. Esto también se aplica a los procedimientos legales para los que el Grupo no ha visto la necesidad de reconocer una provisión.

Aunque el resultado final de cualquiera de estos litigios puede influir en la utilidad y en los flujos de efectivo del Grupo en un periodo concreto, el Grupo considera que es poco probable que las obligaciones resultantes tengan un efecto sostenido en la situación financiera del Grupo.

3.4 Riesgos Fiscales

Daimler Truck Holding AG y sus subsidiarias operan en muchos países del mundo y, por tanto, están sujetas a numerosas disposiciones legales diferentes y a auditorías fiscales. Los cambios en la legislación y en la jurisdicción, así como las diferentes interpretaciones de la ley por parte de las autoridades fiscales - especialmente en el ámbito de las

transacciones transfronterizas - pueden provocar una considerable incertidumbre. Por lo tanto, es posible que las provisiones fiscales reconocidas resulten insuficientes, lo que puede tener un impacto negativo en la utilidad neta y el flujo de efectivo del Grupo.

4. Otros Riesgos

Además de las categorías de riesgo descritas anteriormente, acontecimientos imprevisibles como catástrofes naturales, inestabilidad política o atentados terroristas pueden perturbar la producción y los procesos comerciales. También pueden producirse alteraciones de los procesos comerciales en relación con los proyectos como consecuencia de cambios en los sistemas. Además de los riesgos descritos, pueden producirse otros que afecten negativamente a la percepción pública y, por tanto, a la reputación del Grupo Daimler Truck. El interés público se centra en la posición de Daimler Truck con respecto a cuestiones individuales en los ámbitos de la sustentabilidad, la integridad y la responsabilidad social. Además, los clientes, los socios comerciales y los mercados de capitales se interesan por la forma en que el Grupo reacciona a los retos tecnológicos del futuro, por cómo consigue ofrecer productos actualizados y de tecnología de punta en los mercados y por cómo se desarrollan las operaciones comerciales en las condiciones dadas.

Los nuevos competidores en el sector de las tecnologías de la información, por ejemplo, y la estrategia actual del Grupo, entre otras cosas en relación con la movilidad eléctrica, plantean nuevos retos para el Grupo Daimler Truck y están relacionados con riesgos.

Por último, se producirá un efecto negativo por la continuación de los elevados gastos anticipados por nuevos productos y tecnologías.

Otros Valores:

Salvo por los Certificados Bursátiles, el Emisor no cuenta con otros valores inscritos en el Registro Nacional de Valores.

De conformidad con la LMV y la Circular Única de Emisoras, el Emisor y el Garante, respecto de los Certificados Bursátiles registrados en el RNV están obligados a entregar a la CNBV, BIVA y a la BMV y a divulgar públicamente información financiera anual y trimestral, así como cierta información corporativa y jurídica. Adicionalmente, se encuentran obligados a divulgar la existencia de eventos relevantes.

A partir de la inscripción de los Certificados Bursátiles en el RNV, el Emisor y el Garante han cumplido con las obligaciones de reportar información y entregar documentación a la CNBV, BIVA y a la BMV.

Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:

No se han realizado modificaciones a los Certificados Bursátiles inscritos en el RNV.

Destino de los fondos, en su caso:

El Emisor ha utilizado su Programa y realizado Emisiones al amparo del mismo como una opción adicional que brinda eficiencia al fondeo del Emisor.

Los recursos netos producto de cada una de las Emisiones han sido utilizados por el Emisor para fondear las necesidades operativas, proyectos especiales de inversión, financiamiento de cartera de crédito e inventario, capital de trabajo de cada una de las entidades del Grupo Daimler Truck en México.

El destino de los recursos obtenidos se detalla en la documentación de cada una de las Emisiones.

A la fecha del presente Reporte Anual, no quedan recursos pendientes por aplicar derivados de dichas Emisiones.

Documentos de carácter público:

Para solicitar copias del presente Reporte Anual, los inversionistas podrán acudir a:

Daimler México, S.A. de C.V.
Avenida Santa Fe, Número 428, Torre 3, Piso 12
Colonia Santa Fe Cuajimalpa
Delegación Cuajimalpa de Morelos
C. P. 05348, Ciudad de México
www.daimler.com.mx

Las personas encargadas de relaciones con inversionistas del Emisor son María José Bonivento Bruges y Jose Roberto Amaya Silva. Sus datos son los siguientes:

Maria José Bonivento Bruges
Head of Treasury Mexico
Teléfono: (55) 4155-2000

Jose Roberto Amaya Silva
Corporate Finance Supervisor
Teléfono: (55) 4155-2000

La información pública que ha sido entregada por el Emisor y el Garante a la CNBV, BMV y BIVA, podrá consultarse en las siguientes direcciones electrónicas:

www.daimler.com.mx
www.bmv.com.mx
www.gob.mx/cnbv
www.biva.mx

[417000-N] La emisora

Historia y desarrollo de la emisora:

Datos Generales

La denominación social del Emisor es Daimler México, S.A. de C.V. El Emisor fue constituido como Daimler México Holding, S.A. de C.V., cambiando su denominación a la actual conforme a resolución de su asamblea general extraordinaria de accionistas de fecha 28 de septiembre de 2007.

El Emisor es una sociedad anónima de capital variable constituida conforme a las Leyes de México con fecha 21 de mayo de 2007 y tiene una duración de 99 años.

El Emisor es subsidiaria directa de Daimler Trucks Finance Canada Inc, constituida en Canadá, y subsidiaria directa de Daimler Truck AG, constituida en Alemania.

Las oficinas principales del Emisor se encuentran en Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 12, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, Alcaldía Cuajimalpa de Morelos, Ciudad de México. Código Postal 05348. El teléfono del Emisor es el (55) 4155-2000. La página de Internet del Emisor es www.daimler.com.mx.

La información contenida en la página de Internet del Emisor o en cualquier otro medio no forma parte de este Reporte Anual.

Evolucion del Emisor

El Emisor se constituyó en México en el año 2007, siendo una sociedad controladora de las acciones de las empresas del Grupo Daimler en México, el cual recibió como aportaciones de capital social de parte de su accionista mayoritario, Daimler Canada Investments Company ahora Daimler Trucks Finance Canada Inc., entre otras, las acciones representativas del capital social de las sociedades Daimler Vehículos Comerciales México y Daimler Tractocamiones, con lo cual quedó integrado al Emisor el negocio de vehículos comerciales de las Marcas Daimler.

El 28 de junio de 2007, el Emisor recibió como aportación a su capital social de parte de su accionista mayoritario Daimler Canada Investments Company, las acciones representativas del capital social de Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R., sociedad especializada en el financiamiento de autobuses para el segmento de pasaje (suburbano, urbano y foráneo).

Así mismo, a través de una operación realizada el 2 de agosto de 2007, a Mercedes-Benz México le fueron cedidos los contratos de distribución de los automóviles de las marcas Mercedes-Benz y Smart, y los celebrados con la red de distribuidores, con lo cual quedaron integradas al Emisor las operaciones de distribución de automóviles en México de estas marcas.

Derivado del cambio organizacional del Grupo Daimler llamado Project Future (Profu), el Emisor ejecuto las siguientes transacciones:

El 28 de junio de 2019, el Emisor vendió su participación accionaria de Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V y de Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C.V., a Leonie FS DVB GmbH. Así como su participación accionaria en Daiprodco México S. de R.L. de C.V., poseedora del 100% del capital social de Daimler Financial Services, S.A. de C.V. SOFOM, ENR a Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C.V. para posteriormente en 2020 vender las entidades antes mencionadas a Daimler Mobility AG.

El 31 de octubre de 2019, el Emisor vendió a Mercedes-Benz AG, su participación accionaria de Mercedes-Benz México, S. de R.L. de C.V., y a su vez vendió a Daimler Truck AG, su participación accionaria de Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V., cuya actividad principal es el ensamble, importación y venta en el mercado nacional de camiones pesados, tractocamiones y autobuses nuevos bajo las marcas Freightliner y Mercedes-Benz, así como de sus componentes y partes, además de la adquisición de camiones y tractocamiones usados para su reacondicionamiento y comercialización, así como los servicios de ensamble de unidades para el mercado en EUA.

El 3 de febrero de 2021, Daimler AG anunció sus planes para evaluar una escisión del negocio de camiones y autobuses y comenzar los preparativos para una cotización en bolsa independiente de Daimler Truck ("Project Focus").

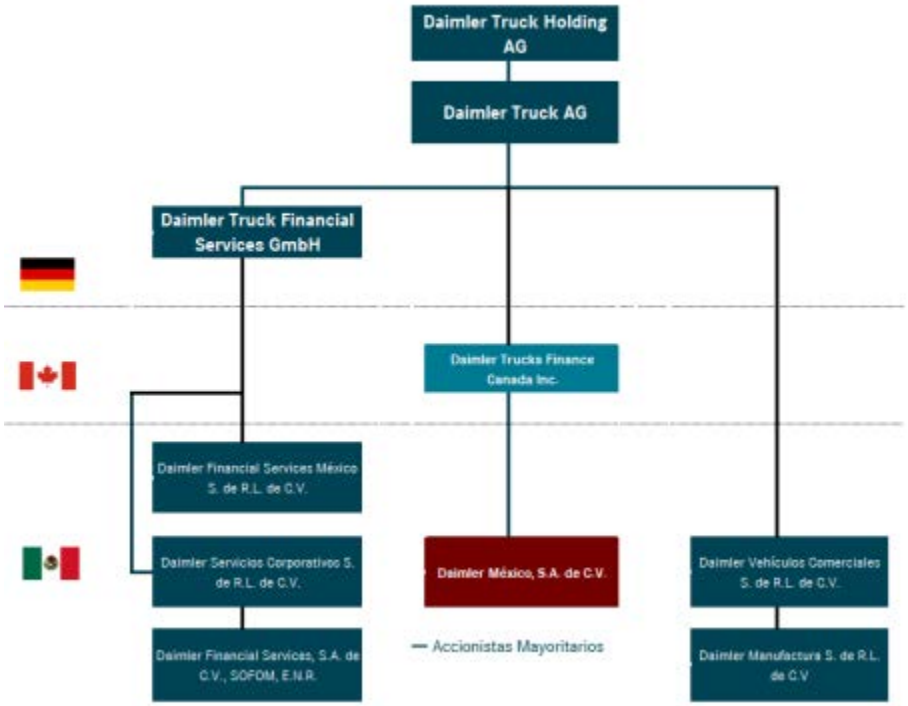
El 30 de julio de 2021, el Consejo de Administración y Supervisión de Daimler AG aprobó la implementación de la separación del Grupo. El 1 de octubre de 2021, en una Junta Extraordinaria de Accionistas de Daimler AG, los accionistas votaron a favor de la escisión y segregación con una mayoría del 99,90%.

El acuerdo de escisión se ejecutó el 9 de diciembre de 2021. A la fecha, Daimler Truck Holding AG es la empresa matriz del Grupo de Daimler Truck AG y sus subsidiarias incluida Daimler México, S.A. de C.V.

A la fecha, las principales funciones del Emisor es la prestación de servicios corporativos a las compañías del Grupo Daimler en México, entre las que se destacan, la tesorería e impuestos.

Para el desarrollo de sus actividades, la Emisora obtiene fondos de fuentes de financiamiento como la emisión de certificados bursátiles en el mercado local, fondeo mediante líneas de crédito otorgadas por instituciones bancarias, o en su caso préstamos intercompañía. La Emisora otorga recursos a las compañías del Grupo Daimler en México mediante la celebración de Contratos de Crédito, conforme a las necesidades de financiamiento particulares.

La estructura legal de Daimler México y de las empresas del grupo en México, a la fecha de este Reporte Anual, es como se describe en el siguiente esquema:



*Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH es accionista minoritario de Daimler Financial Services México S. de R.L. de C.V., Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V., Daimler Servicios Corporativos México S. de R.L. de C.V., Daimler Mexico, S.A. de C.V., Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R. y Daimler Vehículos Comerciales Mexico S. de R.L. de C.V.

Inversiones y o participaciones en otras compañías

En los ejercicios de 2021, 2022 y 2023 el Emisor no realizó inversiones o participaciones en otras compañías.

Descripción del negocio:

Descripción del Negocio

Daimler México se constituyó en el año 2007, es una sociedad controlada indirectamente por Daimler Truck Holding AG y sus acciones no cotizan en ninguna bolsa de valores; y hasta octubre de 2019 fue una compañía controladora de subsidiarias.

El Emisor a partir del 1 de noviembre de 2019 realiza preponderantemente actividades en diversas áreas para las empresas relacionadas en México, tales como tesorería, impuestos, así como servicios relativos a la contratación de financiamiento, inversión de excedentes y derivados al amparo de contratos de comisión mercantil.

Descripción del Negocio del Garante

Daimler Truck fue escindida de Daimler AG (ahora Mercedes-Benz Group AG) en 2021. Daimler Truck Holding AG es la empresa matriz del Grupo, con domicilio social en Stuttgart y sede en Leinfelden-Echterdingen, Alemania. Fue fundada en marzo de 2021 para implementar la escisión de Daimler AG y ha cotizado en bolsa desde diciembre de 2021.

El Grupo tiene importantes operaciones de fabricación en Brasil, Alemania, Francia, India, Japón, México, Turquía y los Estados Unidos, así como localidades en la mayoría de los países del mundo.

La información del Daimler Truck AG se basa en cinco segmentos: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses y Financial Services. Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia y Daimler Buses forman conjuntamente los segmentos de vehículos. Estos segmentos comprenden el desarrollo, la producción y la venta de camiones, autobuses, motores y servicios relacionados con las marcas correspondientes. Además de otras operaciones comerciales, en particular en el ámbito de la conducción autónoma ("SAE Level 4"), así como los proyectos no asignados a segmentos específicos y, en especial, las eliminaciones, se combinan en la reconciliación. Junto con la reconciliación, los segmentos de vehículos forman el Negocio Industrial.

Trucks Noth America es el fabricante líder en términos de volumen de ventas de camiones pesados para transporte de larga distancia en América del Norte (Clase 8) y ocupa el segundo lugar en el mercado profesional, que comprende vehículos de construcción y especiales. El segmento fabrica y comercializa vehículos comerciales y chasis bajo las marcas Freightliner, Thomas Built Buses y Western Star. Cubre las clases 5 a 8 y atiende al mercado de camiones de servicio mediano a pesado. Trucks North America también suministra camiones para aplicaciones todoterreno, vehículos de larga distancia y autobuses escolares. Con 16 instalaciones de producción en EE. UU., México y África, este segmento tiene la flexibilidad de ajustar su producción de manera rentable según las condiciones del mercado.

Mercedez-Benz es la marca de camiones más vendida en la EU30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega) con las nueve plantas de producción en Europa y América del Sur. El segmento desarrolla, produce y vende camiones con la marca Mercedes-Benz en Europa, Oriente Medio, África y América Latina, y también es responsable de la venta de camiones de la marca FUSO en Europa y América Latina. Su gama de productos incluye camiones ligeros, medios y pesados, así como vehículos especiales. Los camiones de Mercedes-Benz están diseñados para una amplia gama de aplicaciones, como el transporte de larga distancia, la distribución pesada, el transporte regional de línea, el reparto urbano, los servicios municipales, los vehículos utilitarios todoterreno y la logística. El segmento también produce sus propios sistemas de transmisión en varios centros de producción en Alemania y Brasil. A través de su red de concesionarios, Mercedes-Benz también ofrece a sus clientes servicios como el mantenimiento, las reparaciones, las refacciones, los servicios digitales y la gestión de flotas.

Mercedes-Benz también vende vehículos comerciales usados a través de sus centros TruckStore. La red de producción del segmento comprende once ubicaciones en Europa, América Latina y África.

Trucks Asia combina las operaciones comerciales de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) con sede en Japón y Daimler India Commercial Vehicles (DICV) en India. El segmento mantiene una posición sólida en Japón, Indonesia, India y otros mercados importantes del mundo. Desarrolla, fabrica y vende camiones y autobuses con las marcas FUSO, BharatBenz y RIZON. También distribuye camiones y autobuses Mercedes-Benz en numerosos mercados asiáticos. Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation también fabrica motores industriales. En mayo de 2023, Daimler Truck, MFTBC, Hino Motors y Toyota Motor Corporation firmaron un memorando de entendimiento para acelerar el desarrollo de tecnologías avanzadas y fusionar Mitsubishi Fuso e Hino Motors. Continúan las negociaciones para concluir los contratos finales.

La red de producción de Trucks Asia incluye nueve instalaciones en Japón, India, Indonesia, Europa y China. Trucks Asia está presente en China a través de Daimler Truck China (DTC) y vende camiones importados de la marca Mercedes-Benz. Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd (BFDA), el negocio conjunto con Beiqi Foton Motor Co. Ltd (Foton), produce camiones con la marca Auman. Desde 2022, el negocio conjunto también ha vendido tractores de producción local con la marca Mercedes-Benz para el mercado chino.

Daimler Buses es un proveedor de gama completa de autobuses y chasis de autobuses con pesos brutos permisibles superiores a las ocho toneladas. Con sus marcas Mercedes-Benz y Setra, el segmento es el fabricante con mayores ventas en sus mercados centrales tradicionales de la EU30, Brasil, Argentina y México. La gama de productos de Daimler Buses abarca desde autobuses de turismo, autobuses interurbanos, autobuses urbanos y autobuses especiales hasta chasis de autobuses. Mientras que los autobuses de la marca Mercedes-Benz son sinónimo de tecnología de alta calidad con costos de operación económicos, la marca Setra se dirige a una clientela más selecta. El segmento opera diez sitios en Europa, América Latina, América del Norte y África.

Para el servicio postventa y las piezas de recambio, Daimler Buses opera su propia marca, OMNIplus, y para los vehículos usados su propia red de concesionarios, BusStore. Además, el segmento incluye la subsidiaria propiedad total Daimler Buses Solutions GmbH, que se especializa en el diseño y establecimiento de infraestructura electrónica para autobuses.

Financial Services es uno de los mayores proveedores de servicios financieros cautivos del mundo en el sector de los vehículos comerciales y apoya las ventas de las marcas de camiones y autobuses del Grupo con servicios financieros personalizados. Estos incluyen paquetes de arrendamiento y financiamiento, así como soluciones de seguros y alquiler y soluciones de gestión de flotas, así como ofertas de servicios integrados para vehículos libres de emisiones y la infraestructura necesaria.

Financial Services desempeña un papel fundamental para los clientes del Grupo, ya que les permiten utilizar y mantener sus vehículos en condiciones predecibles. Las operaciones de servicios financieros tienen el claro objetivo de construir y mantener la fidelidad de la base de clientes del Grupo, así como de contribuir al éxito financiero del mismo.

Actividad Principal:

El Emisor realiza actividades en diversas áreas para las empresas relacionadas en México, tales como tesorería, impuestos, así como servicios relativos a la contratación de financiamiento, inversión de excedentes y derivados al amparo de contratos de comisión mercantil.

Los factores de riesgos de la emisora asociados al cambio climático se describen en Información General, sección Factores de Riesgo.

Canales de distribución:

Por la naturaleza de las actividades de la Emisora, no existen canales de distribución para la realización de las mismas.

Patentes, licencias, marcas y otros contratos:

Los principales derechos de propiedad intelectual que utiliza el Emisor y las compañías subsidiarias del Grupo Daimler Truck en México en el curso ordinario de sus negocios son propiedad, directa o indirectamente del Grupo Daimler Truck.

En septiembre de 2021, Daimler Truck Group celebró un acuerdo de licencia con Mercedes-Benz Group por el derecho de uso de la marca Mercedes-Benz por un período indefinido a cambio de ninguna contraprestación, con vigencia a partir de diciembre de 2021.

Los contratos que el Emisor tiene vigentes a la fecha del presente Reporte Anual son parte del giro normal del negocio.

Principales clientes:

Al cierre de diciembre de 2023, los principales clientes del Emisor son las siguientes compañías del Grupo de Daimler Truck en México, a las cuales presta servicios de Tesorería y Fondeo:

- Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R. L. de C.V.
- Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C.V.
- Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.
- Daimler Manufactura, S.A. de R.L. de C.V.
- Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C.V.

Para mayor información de las actividades del Emisor véase la sección Descripción del Negocio.

Legislación aplicable y situación tributaria:

Situación corporativa y bursátil

El Emisor es una sociedad anónima de capital variable sujeta a la legislación aplicable a sociedades mercantiles en México. Dicha legislación incluye la Ley General de Sociedades Mercantiles, en cuanto a su organización y administración, la LGTOC, y demás Leyes mercantiles, en cuanto a la realización de sus actividades.

Derivado de la Reforma a la Ley Federal del Trabajo en Materia de Subcontratación efectiva en México en el año 2021, el emisor tuvo que realizar una sustitución patronal por lo que a partir del 1° de julio de 2021 el emisor cuenta con empleados y está sujeto y obligado a participar en la distribución de utilidades de acuerdo con la Ley Federal del Trabajo.

Por lo que respecta a la colocación de instrumentos inscritos en el RNV, al Emisor está sujeto adicionalmente a la Ley del Mercado de Valores y la Circular Única de Emisoras emitidas por la CNBV. Por lo anterior, como Emisor de valores registrados en el RNV, el Emisor se encuentra sujeto a la inspección y vigilancia de la CNBV**.**

Situación Fiscal

El Emisor es contribuyente del Impuesto Sobre la Renta (ISR) y el Impuesto al Valor Agregado (IVA), conforme a las Leyes respectivas y demás disposiciones aplicables. El Emisor no está sujeto al pago de impuestos especiales, y es contribuyente aportante del Estímulo Fiscal a Proyectos de Inversión en la Producción y Distribución Cinematográfica Nacional (EFICINE), de conformidad con el artículo 189 de la Ley del Impuesto sobre la Renta. Actualmente, el Emisor no cuenta con pérdidas fiscales pendientes de amortizar.

Situación Ambiental

Por la naturaleza de las operaciones del Emisor, no se encuentra bajo ninguna legislación de índole ambiental.

Recursos humanos:

Al cierre de diciembre 2023 el Emisor tiene 21 empleados de confianza y no cuenta con empleados sindicalizados.

Desempeño ambiental:

Las operaciones del Emisor no están sujetas a normas de carácter ambiental.

Información de mercado:

De conformidad con las actividades de la Emisora, no se cuenta con competidores por lo que no se considera una posición en un mercado.

Estructura corporativa:

El capital social del Emisor al 31 de diciembre de 2023 estaba integrado por 674,960,867 acciones ordinarias nominativas, con un valor nominal de $1.00 (Un Peso 00/100 M.N.), divididas en tres series: 51,000 de la serie “A”, que corresponden a la porción fija, 284,655,333 de la serie “B” y 390,254,534 de la Serie C, ambas correspondientes a la porción variable que es ilimitada.

Las acciones representativas del capital social del Emisor son acciones ordinarias y otorgan a sus titulares los mismos derechos.

Daimler Truck Finance Canada Inc. es titular de más del 99% del capital social suscrito y pagado del Emisor y Daimler Truck Vermögens-und Beteiligungsgesellschaft mbH es titular de menos del 1%.

Para una descripción de la integración del grupo al que pertenece el Emisor y su posición en el mismo, las relaciones de negocio contractuales entre las partes relacionadas y las actividades desarrolladas por cada una de ellas, ver las secciones Historia y Desarrollo de la Emisora y Descripción del Negocio del presente Reporte Anual.

Descripción de los principales activos:

A la fecha del presente Reporte Anual, los principales activos del Emisor son las cuentas por cobrar provenientes de las actividades de fondeo a las partes relacionadas del Grupo Daimler Truck en México tanto en Pesos como en Dólares Americanos de corto y largo plazo en formato de tasa fija y variable. La Emisora no ha otorgado algún activo como garantía para la obtención de créditos o emisión de Certificados Bursátiles.

Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:

A la fecha de este Reporte Anual, el Emisor no se encuentra involucrado, directa o indirectamente, en algún proceso judicial, administrativo, arbitral o de cualquier otra índole, que pudiera afectar de manera adversa e importante sus resultados de operación o su situación financiera.

El Emisor se encuentra involucrado en varios asuntos y procesos judiciales resultantes del curso normal del negocio. De acuerdo con el conocimiento de la Administración, ninguno de sus accionistas, consejeros y principales funcionarios son

parte de algún procedimiento judicial que pudiera afectar adversamente los resultados de operación o la situación financiera del Emisor.

Con base en la información contenida en sus Estados Financieros Anuales, el Emisor considera que no se encuentra en alguno de los supuestos establecidos en los artículos 9 y 10 de la Ley de Concursos Mercantiles. El Emisor no ha sido declarado en quiebra, concurso mercantil y no ha estado involucrada en algún procedimiento similar en el pasado.

Acciones representativas del capital social:

El capital social del Emisor al 31 de diciembre de 2023 estaba integrado por 674,960,867 acciones ordinarias nominativas, con un valor nominal de $1.00 (Un Peso 00/100 M.N.), divididas en tres series: 51,000 de la serie “A”, que corresponden a la porción fija, 284,655,333 de la serie “B” y 390,254,534 de la Serie C, ambas correspondientes a la porción variable que es ilimitada.

Las acciones representativas del capital social del Emisor son acciones ordinarias y otorgan a sus titulares los mismos derechos.

Daimler Truck Finance Canada Inc. es titular de más del 99% del capital social suscrito y pagado del Emisor y Daimler Truck Vermögens-und Beteiligungsgesellschaft mbH es titular de menos del 1%.

Para una descripción de la integración del grupo al que pertenece el Emisor y su posición en el mismo, las relaciones de negocio contractuales entre las partes relacionadas y las actividades desarrolladas por cada una de ellas, ver las secciones Historia y Desarrollo de la Emisora y Descripción del Negocio del presente Reporte Anual.

Dividendos:

La Emisora cuenta con una política de pago de dividendos, que consiste en que se paguen el 100% de las utilidades netas anuales las cuales deben pagarse al año siguiente, lo anterior sujeto a una serie de factores ya sean legales y fiscales.

Con fecha del 19 de agosto de 2021 se decretó el pago de un dividendo en efectivo por la cantidad MXN $4,459,400,000 fue pagado el día 26 de agosto de 2021 en dólares canadienses. Los accionistas aceptaron la renuncia de Daimler Vermögens-Und Beteiligungsgesellschaft mbH, a la parte proporcional de dividendos que por su participación en el capital social de la Sociedad le correspondería, siendo pagados el 100% de los dividendos a Daimler Trucks Finance Canada Inc.

Con fecha del 14 de septiembre de 2022 se decretó el pago de un dividendo en efectivo por la cantidad MXN $3,400,850,000 fue pagado el día 23 de noviembre de 2022 en dólares canadienses. Los accionistas aceptaron la

renuncia de Daimler Vermögens-Und Beteiligungsgesellschaft mbH, a la parte proporcional de dividendos que por su participación en el capital social de la Sociedad le correspondería, siendo pagados el 100% de los dividendos a Daimler Trucks Finance Canada Inc.

Daimler México no efectuó pago de dividendo a sus accionistas en el año 2023.

[424000-N] Información financiera

Concepto	Periodo Anual Actual MXN 2023-01-01 - 2023-12-31	Periodo Anual Anterior MXN 2022-01-01 - 2022-12-31	Periodo Anual Previo Anterior MXN 2021-01-01 - 2021-12-31
Ingresos	4,778,448,222.0	3,248,520,548.0	5,795,346,500.0
Utilidad (pérdida) bruta	759,124,040.0	703,674,534.0	837,629,717.0
Utilidad (pérdida) de operación	1,393,734,497.0	768,934,089.0	824,372,444.0
Utilidad (pérdida) neta	1,094,904,492.0	734,910,691.0	838,201,604.0
Utilidad (pérdida) por acción básica	0	0	0
Adquisición de propiedades y equipo	0	0	0
Depreciación y amortización operativa	0	0	0
Total de activos	40,082,812,474.0	33,192,756,671.0	30,480,557,654.0
Total de pasivos de largo plazo	[1] 8,770,470,524.0	8,661,490,744.0	5,915,309,643.0
Rotación de cuentas por cobrar	0	0	0
Rotación de cuentas por pagar	0	0	0
Rotación de inventarios	0	0	0
Total de Capital contable	7,025,664,523.0	5,973,032,693.0	8,745,605,217.0
Dividendos en efectivo decretados por acción	0	0	0

Descripción o explicación de la Información financiera seleccionada:

Información Financiera del Emisor

Los estados financieros están preparados de acuerdo con los Criterios de Contabilidad para las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple Reguladas en México establecidos por la Comisión ya que al 31 de diciembre de 2019, más del 70% de los ingresos de la Compañía corresponden a actividades de otorgamiento de crédito, por lo tanto, la Compañía debe de preparar sus estados financieros a partir del 2020, de conformidad con los criterios de contabilidad a que se refiere el artículo 87-D, fracción V, de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, en cumplimiento a lo señalado en el artículo 78 de la Circular Única de Emisoras.

La información presentada se refiere a información financiera anual del Emisor al 31 de diciembre de 2022 y 2021, así como información financiera anual al 31 de diciembre de 2023 y 2022.

Dichos Estados Financieros del Emisor se encuentran anexos al presente Reporte Anual. La información presentada a continuación debe ser leída y analizada conjuntamente con dichos Estados Financieros.

DAIMLER MÉXICO, S.A. DE C.V.

Balance General

Cifras en miles de pesos	Al 31 de Diciembre de 2023	Al 31 de Diciembre de 2022	Al 31 de Diciembre de 2021
Activos			
Efectivo y equivalentes de efectivo	5,423,812	4,351,852	4,395,185
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (valores)	750,000	410,000	1,100,000
Deudores por reporto			

Derivados con fines de negociación	20,644	56,405	59,535
Cartera de crédito: Actividad empresarial o comercial	0	0	926,398
Cartera de crédito: Entidades financieras	33,758,683	28,676,528	24,353,752
Estimación preventiva para riesgos crediticios	-375,435	-1,020,181	-1,152,602
Otras cuentas por cobrar	383,252	420,534	15,249
Impuestos diferidos	118,316	296,518	767,956
Cargos diferidos, pagos anticipados e intangibles	3,541	1,101	15,085
Total activos	**40,082,813**	**33,192,757**	**30,480,558**

Pasivo y capital

Capital social	674,960	674,960	674,960
Prima en emisión de acciones	223,084	223,084	223,084
Reserva de capital	190,482	190,482	190,482
Utilidades retenidas	4,844,375	4,109,464	6,808,046
Otros resultados integrales	7,311	47,596	20,681
Remediciones por beneficios definidos a los empleados	-9,452	-7,464	-9,850
Resultado del ejercicio	1,094,904	734,911	838,202
Total capital	7,025,664	5,973,033	8,745,605
Pasivos bursátiles	2,381,176	3,765,418	8,646,574
Préstamos bancarios y de otros organismos: corto plazo	24,110,518	14,948,241	10,999,861
Préstamos bancarios y de otros organismos: largo plazo	6,400,000	8,400,000	1,950,000
Derivados con fines de cobertura	23,335	25,417	10,050
Impuesto a la utilidad por pagar	0	0	0
Participación de los trabajadores en las utilidades por pagar	10,471	6,875	2,547
Acreedores diversos y otras cuentas por pagar	131,648	73,773	125,921
Total pasivo	**33,057,148**	**27,219,724**	**21,734,953**
Total pasivo y capital	**40,082,812**	**33,192,757**	**30,480,558**

DAIMLER MÉXICO, S.A. DE C.V.

Estado de resultados

Cifras en miles de pesos	**2023**	**2022**	**2021**
Ingresos por intereses	**4,778,448**	3,248,521	5,795,347
Gastos por intereses	**-4,019,324**	-2,544,847	-4,957,717
Margen financiero	**759,124**	**703,674**	**837,630**
Estimación preventiva para riesgos crediticios	**644,746**	132,421	68,177
Margen financiero ajustado por riesgos crediticios	**1,403,870**	**836,095**	**905,807**
Co.misiones y tarifas pagadas	**-202**	-254	-236
Resultado por intermediación	**-4362**	218	-234

Otros ingresos (egresos) de la operación	**53,872**	-12,275	0
Gastos de administración	**-59,444**	-54,850	-80,964
Resultado antes de impuestos a la utilidad	**1,393,734**	**768,934**	**824,373**
Impuesto a la utilidad causado	**-102,987**	0	-164,011
Impuesto a la utilidad diferido	**-195,843**	-34,023	177,840
Resultado antes de operaciones discontinuadas	**1,094,904**	**734,911**	**838,202**
Operaciones discontinuadas	**0**	0	0
Resultado neto	**1,094,904**	**734,911**	**838,202**

Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:

A la fecha de este Reporte Anual, el Emisor es una compañía que presta servicios corporativos a las entidades del Grupo Daimler Truck en México por lo que no cuenta con información financiera por línea de negocio y ni por área geográfica.

Informe de créditos relevantes:

El Emisor financia sus operaciones principalmente mediante líneas de crédito contratadas con bancos comerciales, entidades de desarrollo, así como a través la Emisión de Certificados Bursátiles al amparo del Programa autorizado.

Al 31 de diciembre de 2023, el Emisor cuenta con líneas de crédito no comprometidas con bancos comerciales locales, y con una línea contratada con un banco de desarrollo local. Dichas líneas de crédito le permiten al Emisor financiar sus necesidades de capital de trabajo, de negocio corriente y aquellas inversiones necesarias al nivel de sus partes relacionadas.

Al 31 de diciembre de 2023, el Emisor tenía líneas de crédito a corto y mediano plazo con diversas instituciones financieras por un total de $35,218 millones, teniendo dispuesto $24,450 millones, quedando disponible para usar $10,768 millones. Respecto al mercado de deuda se cuenta con un programa autorizado de certificados bursátiles de corto y plazo por hasta $30,000 millones, y mantiene un saldo dispuesto a esa fecha por $2,360 millones.

Al 31 de diciembre de 2023, no se cuentan con un crédito que representa más del 10% o más del pasivo total de los estados financieros del Emisor.

Así mismo el Emisor se encuentra al corriente en la totalidad de los pagos de capital e intereses adeudados al amparo de todos los créditos y Emisiones mencionados en esta sección, así como de aquellos otros créditos o pasivos que se muestran en el estado de situación financiera del Emisor.

Los créditos contratados por el Emisor cuentan con la Garantía de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG.

En específico, el Emisor no ha creado Garantía o restricción alguna sobre una cantidad de efectivo o cualquier otro activo determinado para garantizar cualquier pasivo o esquema de financiamiento a su cargo.

Las Emisiones de Certificados Bursátiles contendrán las causas de vencimiento anticipado que se detallan en los documentos de cada emisión y en la sección “Características de los Títulos de Deuda” del presente Reporte Anual.

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:

A continuación, se describe el comportamiento de los principales renglones del estado de resultados del Emisor de los ejercicios 2021, 2022 y 2023.

La información financiera presentada al 31 de diciembre de 2023 y al 31 de diciembre de 2022 se preparó de conformidad con lo establecido en la Circular Única de Emisoras de Valores, emitida por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, el Emisor, al tener inscritos títulos de deuda en el Registro Nacional de Valores a cargo de la Comisión, es considerada como sociedad emisora en términos de lo señalado en la Ley del Mercado de Valores, cumpliendo las bases y prácticas contables establecidas por la Comisión a través de los “Criterios de contabilidad para las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple Reguladas”, contenidos en las “Disposiciones de carácter general aplicables a las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple Reguladas” (Criterios Contables),. Para estos efectos, la Compañía ha elaborado sus estados financieros conforme a la presentación requerida por la Comisión, el cual tiene por objetivo presentar información sobre las operaciones desarrolladas por la entidad.

Comparación del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022

Resultado de Operación y Resultados antes de intereses e Impuestos			Cambio	
Cifras en Millones de Pesos	2022	2023		
Ingresos por intereses con partes relacionadas	2,141.0	3,437.6	1,296.6	60.6%
Ingresos por intereses de derivados	18.8	74.1	55.3	-
Fluctuación cambiaria por financiamiento	1,088.7	1,266.7	178.0	16.3%
Ingresos por intereses	**3,248.5**	**4,778.4**	**1,529.9**	**47.1%**
Gastos por intereses bancarios	-1,082.3	-2,376.0	-1,293.7	-
Gastos por intereses bursátiles	-257.1	-49.4	207.7	-80.8%
Gastos por intereses con partes relacionadas	-122.1	-319.4	-197.3	-
Fluctuación cambiaría por financiamiento	-1,083.3	-1,274.5	-191.2	17.6%
Total Gastos por interés	**-2,544.8**	**-4,019.3**	**-1,474.5**	**57.9%**
Margen Financiero	**703.7**	**759.1**	**55.4**	**7.9%**

Estimación preventiva para riesgos crediticios	132.4	644.8	512.4	-
Margen Financiero ajustado por riesgos crediticios	**836.1**	**1,403.9**	**567.8**	**67.9%**
Gastos generales	-54.8	-59.4	-4.6	8.4%
Otros ingresos y gastos	-12.3	53.9	66.2	-
Resultado de Operación	**769.0**	**1,398.4**	**629.4**	**81.8%**
Resultado de intermediación, comisiones y otros	-	-4.6	-4.6	-
Resultado antes de impuesto a la utilidad	**769.0**	**1,393.8**	**624.8**	**81.2%**

Los ingresos por intereses de la Compañía provienen principalmente de intereses y comisiones cobrados a sus filiales del Grupo Daimler en México las cuales necesitan cubrir requerimientos de capital de trabajo y gastos de capital, así como los efectos cambiarios favorables que se deriven de préstamos otorgados o recibidos en moneda extranjera.

Los gastos por intereses bancarios, bursátiles y con partes relacionadas de la compañía están conformados principalmente por los intereses derivados de los pasivos bancarios y bursátiles contratados y deuda intercompañía así como los efectos cambiarios desfavorables que se deriven de préstamos otorgados o recibidos en moneda extranjera

Los gastos por intereses de derivados corresponden al efecto de pagos por intereses que la compañía tiene contratados con fines de cobertura en tasa.

Margen Financiero

Generó una utilidad al 31 de diciembre de 2023 por $759.1 millones de pesos, que respecto al mismo periodo 2022 (2022: $703.7 millones) el cual refleja un incremento de $55.4 millones de pesos. Este se debe al aumento en la demanda de recursos generado por la recuperación de mercado por parte de su principal cliente, así como el incremento en las tasas de referencia.

Estimación preventiva para riesgos crediticios

La estimación preventiva para riesgos crediticios está constituida con base en las reglas de calificación establecidas en las Disposiciones Generales aplicables a las Instituciones reguladas, emitidas por la Comisión, en las cuales establecen metodologías de evaluación y constitución de reservas por tipo de crédito.

El Emisor determina las estimaciones preventivas de riesgo de crédito, sobre una base de pérdida esperada, aplicable para la totalidad de la cartera comercial, en apego a las metodologías establecidas en el Capítulo V del Título Segundo “Calificación de Cartera Crediticia” de las Disposiciones Generales, establecidas por la Comisión Bancaria.

En la sección a las notas a los estados financieros, la nota 3. - Resumen de principales políticas contables inciso (f) - Estimación preventiva para riesgos crediticios – la compañía describe la metodología y políticas establecidas para la determinación de dicha provisión indicando las variables utilizadas.

Los resultados sobre la cartera evaluada al 31 de diciembre de 2023 se analizan a continuación:

Grado de riesgo Cifras en millones de pesos	Cartera evaluada	Estimación preventiva para riesgos crediticios
A2	33,758.7	375.4
Total de la cartera evaluada	**33,758.7**	**375.4**

La estimación preventiva para riesgos crediticios al 31 de diciembre de 2023 se integra como se presenta a continuación:

Estimación crédito comercial: Cifras en millones de pesos	31 de diciembre de 2023
Actividad empresarial o comercial	-
Entidades financieras	375.4
Total estimación preventiva para riesgos crediticios	**375.4**

Los movimientos de la estimación preventiva para riesgos crediticios por el periodo de doce meses terminado al 31 de diciembre de 2023 se analizan a continuación:

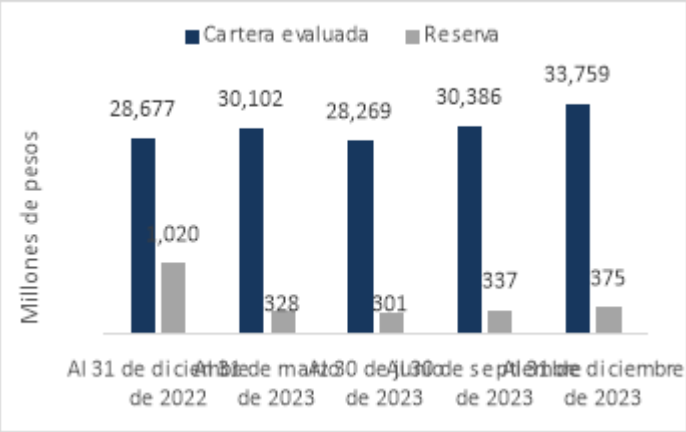
Estimación crédito comercial: Cifras en millones de pesos	31 de diciembre de 2023
Actividad empresarial o comercial	-
Entidades financieras	375.4
Total estimación preventiva para riesgos crediticios	**375.4**

La estimación preventiva para riesgos crediticios al 31 de diciembre de 2023 resultó en $375.4 millones de pesos, lo anterior representó el 1.11% de la cartera total.

La liberación de reservas respecto al año anterior viene dada por:

- La disminución en la Probabilidad de Incumplimiento por parte de Daimler Financial Services SOFOM que pasó de 20.84% al cierre de 2022 a 2.0201% al cierre de 2023 debido al incremento en la Utilidad Neta y Capital Contable de esta entidad.

  Durante el último año se generó un aumento en los saldos tanto de Daimler Financial Services México como de Daimler Financial Services SOFOM por un total $5,082 millones de pesos lo que incrementó la reserva durante este periodo.



La estimación preventiva para riesgos crediticios se calculó de conformidad con las reglas para la calificación de la cartera de créditos establecidas en la Circular Única de Bancos de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, considerando, entre otros factores, la capacidad de pago de los deudores y los riesgos crediticios de la cartera al cierre de los anteriores ejercicios.

Margen Financiero ajustado por riesgos crediticios.

Generó una utilidad al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 por $1,403.9 millones, (2022: $836.1 millones), derivado en gran parte por la liberación de la reserva por un importe de $644.8 millones por estimación de riesgos crediticios al 31 de diciembre de 2023, así como el efecto positivo del margen financiero, lo que genero un impacto favorable por $567.8 millones en relación con el mismo periodo del año 2022.

Los gastos generales de la compañía se integran por la renta del edificio, mantenimiento, servicios esenciales para su funcionamiento y el costo del personal, al cuarto trimestre de 2023 estos gastos alcanzaron un monto de $59.4 millones, mostrando un aumento de $4.6 millones en comparación con el periodo pasado (1-4T 2022: $54.8 millones), esto debido a la implementación de sistemas operativos como parte de un programa de eficiencia a nivel grupo.

Otros ingresos y gastos, se reconocen las operaciones distintas a los ingresos o gastos por intereses que se hayan incluido dentro del margen financiero.

Comparación del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021

Resultado de Operación y Resultados antes de intereses e Impuestos			**Cambio**	
Cifras en Millones de Pesos	**2021**	**2022**		
Ingresos por intereses	2,703.6	2,141.0	-562.6	-20.8%
Ingresos por intereses de derivados	-	18.8	18.8	-
Fluctuación cambiaria por financiamiento	3,091.7	1,088.7	-2,003.0	-64.8%
Ingresos por intereses	**5,795.3**	**3,248.5**	**-2,546.8**	**-43.9%**
Gastos por intereses bancarios	-861.0	-1,082.3	-221.3	25.7%
Gastos por intereses bursátiles	-590.3	-257.1	333.2	-56.4%
Gastos por intereses con partes relacionadas	-139.6	-122.1	17.5	-12.5%
Gastos por intereses de derivados	-287.9	-	287.9	-100.0%
Fluctuación cambiaría por financiamiento	-3,078.9	-1,083.3	1,995.6	-64.8%
Total Gastos por interés	**-4,957.7**	**-2,544.8**	**2,412.9**	**-48.4%**

Margen Financiero	**837.6**	**703.7**	**-133.9**	**-16.0%**
Estimación preventiva para riesgos crediticios	68.2	132.4	64.2	94.1%
Margen Financiero ajustado por riesgos crediticios	**905.8**	**836.1**	**-69.7**	**-7.7%**
Gastos generales	-81.0	-67.1	13.9	-17.2%
Resultado de Operación	**824.8**	**769.0**	**-55.8**	**-6.8%**
Resultado de intermediación, comisiones y otros	-0.4	-	0.4	-100.0%
Resultado antes de impuesto a la utilidad	**824.4**	**769.0**	**-55.4**	**-6.7%**

Los ingresos por Intereses de la Compañía provienen principalmente de intereses y comisiones cobrados a sus filiales del Grupo Daimler en México las cuales necesitan cubrir requerimientos de capital de trabajo y gastos de capital., así como los efectos cambiarios favorables que se deriven de préstamos otorgados o recibidos en moneda extranjera.

Los gastos por intereses bancarios, bursátiles y con partes relacionadas de la compañía están conformados principalmente por los intereses derivados de los pasivos bancarios y bursátiles contratados, así como los efectos cambiarios desfavorables que se deriven de préstamos otorgados o recibidos en moneda extranjera

Los gastos por intereses de derivados, corresponden al efecto de pagos por intereses que la compañía tiene contratados con fines de cobertura en tasa.

Margen Financiero

La Compañía generó una utilidad al cierre del 2022 por $703.7 millones de pesos, que respecto cierre del 2021 (2021: $837.6 millones) reflejo un decremento de -$133.9 millones de pesos. Lo anterior como consecuencia de la reducción de deuda por parte de las compañías del grupo durante los últimos 12 meses, generados por el efecto de la escisión, se cedió una porción de deuda directamente a la división de autos y vanes, que derivó en un decremento en los rendimientos por $126.5 millones de pesos, y un efecto de fluctuación cambiaria negativa de $7.4 millones de pesos.

Estimación preventiva para riesgos crediticios

La estimación preventiva para riesgos crediticios está constituida con base en las reglas de calificación establecidas en las Disposiciones Generales aplicables a las Instituciones reguladas, emitidas por la Comisión, en las cuales establecen metodologías de evaluación y constitución de reservas por tipo de crédito.

El Emisor determina las estimaciones preventivas de riesgo de crédito, sobre una base de pérdida esperada, aplicable para la totalidad de la cartera comercial, en apego a las metodologías establecidas en el Capítulo V del Título Segundo "Calificación de Cartera Crediticia" de las Disposiciones Generales, establecidas por la Comisión Bancaria.
En la sección a las notas a los estados financieros, la nota 3. - *Resumen de principales políticas contables inciso (g) - Estimación preventiva para riesgos crediticios* – la compañía describe la metodología y políticas establecidas para la determinación de dicha provisión indicando las variables utilizadas.

Los resultados sobre la cartera evaluada al 31 de diciembre de 2022 se analizan a continuación:

Grado de riesgo Cifras en millones de pesos	Cartera evaluada	Estimación preventiva para riesgos crediticios
A1	19,180.4	129.4
C1	9,496.1	890.7
Total de la cartera evaluada	**28,676.5**	**1,020.1**

La estimación preventiva para riesgos crediticios al 31 de diciembre de 2022 se integra como se presenta a continuación:

Estimación crédito comercial: Cifras en millones de pesos	31 de diciembre de 2022
Actividad empresarial o comercial	-
Entidades financieras	1,020.1
Total estimación preventiva para riesgos crediticios	**1,020.1**

Los movimientos de la estimación preventiva para riesgos crediticios por el periodo de doce meses terminado al 31 de diciembre de 2022 se analizan a continuación:

Saldo de estimación crédito comercial: Cifras en millones de pesos	Saldo
Saldo al 31 de diciembre de 2021	1,152.6
Estimaciones: Reconocidos en resultados, neto	-132.5
Saldo al 31 de diciembre de 2022	**1,020.1**

La estimación preventiva para riesgos crediticios al 31 de diciembre de 2022 resultó en $1,020 millones de pesos, lo anterior representó el 3.56% de la cartera total. El aumento de reservas respecto al trimestre anterior viene dado por 2 componentes:

1. El aumento en saldo por un monto de $3.37 mil millones de pesos respecto al trimestre anterior.
2. La probabilidad de incumplimiento (PI) incrementó este trimestre para Daimler Financial Services, S. A. de C. V. (pasó de 9.51% A 20.84%), debido a un cambio en la información financiera reportada por la misma de trimestres intermedios vs clasificaciones para estados financieros auditados.



La estimación preventiva para riesgos crediticios se calculó de conformidad con las reglas para la calificación de la cartera de créditos establecidas en la Circular Única de Bancos de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, considerando, entre otros factores, la capacidad de pago de los deudores y los riesgos crediticios de la cartera al cierre de los anteriores ejercicios.

A continuación, se detallan los cambios que tendrán lugar en el cálculo de la Pérdida Esperada para Daimler México derivados de la aplicación de la CUB IFRS 9 que será vigente a partir del 1 de enero de 2022 y de los anexos vigentes aplicables 20 y 22.

1. Cambios en el cálculo de la Probabilidad de Incumplimiento

1.1 Clientes no financieros – Anexo 22

Las compañías que actualmente se evalúan bajo el Anexo 22 (aquellas con ingresos netos mayores a 14 millones de UDIs) serán clasificadas de acuerdo con el sector económico del que obtiene mayor parte de su ingreso. Para esto, durante el cuarto trimestre de 2022 se han clasificado a los clientes de Daimler México con saldo vigente de la siguiente manera:

Sector Comercio

• Daimler Vehículos Comerciales México S de RL de CV

Es importante mencionar que los anteriores clientes se clasifican como grandes corporativos dado que sus ventas anuales durante 2020 fueron mayores a 54 millones de UDIs.

Se observa que con la aplicación de la nueva metodología se disminuye la Probabilidad de Incumplimiento en ambas compañías.

1.2 Clientes financieros – Anexo 20

Para el caso de los clientes financieros que se evalúan bajo el Anexo 20, se observa un cambio en la clasificación del tamaño de las entidades, diferenciando ahora solo entre gran entidad (activo total mayor a 2,500 millones de UDIs) y pequeña entidad (activo total menor a 2,500 millones de UDIs).

Cambios en el cálculo de la Severidad de la Pérdida

Respecto al Cálculo de la Severidad de la Pérdida, los clientes de Daimler México no se ven afectados por el cambio en la metodología bajo el fundamento del artículo 110 de la CUB, ya que no presentan atrasos a la fecha

del cálculo y se encuentran clasificados ya sea como entidades financieras, o bien como personas morales con Ingresos Netos mayores a 14 millones de UDIs.

Margen Financiero ajustado por riesgos crediticios.

Generó una utilidad al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 por $836.1 millones, derivado en parte por el efecto del margen financiero, así como la liberación de las reservas por un importe de $132.4 millones por estimación de riesgos crediticios al 31 de diciembre del 2022, mostrando una variación negativa de $69.7 millones en relación con el mismo periodo del año anterior (2021: $905.8 millones).

Los gastos generales de la compañía se integran por la renta del edificio, mantenimiento, servicios esenciales para su funcionamiento y el costo del personal, al periodo de 12 meses terminados el 31 de diciembre de 2022 estos gastos alcanzaron un monto de $67.1 millones, mostrando una reducción de $13.9 millones en comparación con el mismo periodo del año pasado (2021: $80.9 millones), como consecuencia de la optimización de gastos y la escisión que tuvo lugar a finales del periodo 2021.

Resultados de la operación:

Comparación del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

Resultado de Operación

Al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 dio como resultado una utilidad por $1,398.4 millones, observando una variación positiva por $629.4 millones, con relación al mismo periodo del año 2022, generado en su mayoría por la liberación en las estimaciones por riesgos crediticios.

Resultados por intermediación, comisiones y otros gastos e Ingresos

El Resultado por Intermediación reconoce las operaciones de crédito distintas a las señaladas en el margen financiero y por la prestación de servicios entre otros de manejo, transferencia, custodia y administración de recursos, por lo que durante el cuarto trimestre de 2023 se reconoció un efecto negativo de -$4.46 millones por este concepto.

Resultado antes de Impuestos a la utilidad

Durante el periodo de 12 meses terminado al 31 de diciembre de 2023 se generó una utilidad de $1,393.8 millones de pesos, $624.8 millones mayor que el mismo periodo de 2022 (1-4T 2022: $769.0 millones), explicados por el efecto de la reserva en los resultados de la compañía principalmente.

Comparación del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021

Resultado de Operación

Al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 dio como resultado una utilidad por $769.0 millones, observando una variación negativa por -$55.8 millones, en relación al mismo periodo del año 2021 (1-4T 2021: $824.8 millones), explicado principalmente en el rubro de margen financiero ajustado por riesgos crediticios.

Resultados por intermediación, comisiones y otros gastos e Ingresos

Otros gastos / Otros ingresos, se reconocen las operaciones distintas a los ingresos o gastos por intereses que se hayan incluido dentro del margen financiero.

El Resultado por Intermediación reconoce como principal rubro la fluctuación cambiaría alojada en el estado de resultado por las transacciones en dólares que tiene la compañía tanto en activo como en pasivo, derivado de operaciones diferentes al financiamiento, por lo que durante el cuarto trimestre de 2022 no se reconoció ningún efecto por este concepto.

Resultado antes de Impuestos a la utilidad

Durante el periodo de 12 meses terminado al 31 de diciembre de 2022 resultó una utilidad de $769.0 millones de pesos, $55.4 millones menor que el mismo periodo de 2021 (2021: $824.4 millones), generados por el efecto de la reserva en los resultados de la compañía y el resultado del margen financiero.

Situación financiera, liquidez y recursos de capital:

Situación Financiera, Liquidez y recursos de capital

Con el propósito de cubrir necesidades de capital de trabajo y los gastos de capital de las empresas relacionadas en México, Daimler México tiene el acceso a líneas de crédito establecidas con bancos, así como el acceso al mercado mexicano de deuda mediante la emisión de certificados bursátiles y la posibilidad de disponer de líneas de crédito con empresas relacionadas fuera de México para contar con flujo de efectivo y, en su caso, cubrir el pago de sus obligaciones financieras así como activos líquidos consistentes en efectivo y equivalentes.

Las principales fuentes de financiamiento del Emisor consisten en líneas de crédito contratadas con bancos comerciales y de desarrollo.

Como consecuencia de la escisión de Mercedes-Benz y Daimler Truck, se decidió la sustitución del Garante en un nuevo Programa de Certificados Bursátiles. El día 19 de mayo de 2023 se otorgó por parte de la CNBV la aprobación de un Programa de Certificados Bursátiles para la emisora DAIMLER (Daimler México SA de CV) por $30,000,000,000.0 con carácter revolvente, con duración de 5 años. Mediante la implementación del Programa de Certificados Bursátiles de Corto y Largo Plazo, el Emisor busca contar con mayores alternativas de financiamiento bursátil y acceder al mercado de deuda local de una manera recurrente.

El Emisor y su programa de certificados bursátiles tienen calificación de Agencias Calificadoras autorizadas para operar en México.

Endeudamiento y Perfil de Deuda Contratada

La deuda contratada por el Emisor es para cubrir las necesidades de entidades relacionadas en México.

La deuda contratada al 31 de diciembre de 2023 en comparación al 31 de diciembre de 2022 aumentó en $4,610.0 millones de pesos derivado al aumento de los activos financieros asignados a las entidades relacionadas en México.

Al 31 de diciembre de 2023, Daimler México tenía contratada deuda en MX pesos tanto a tasas fijas como flotantes.

Deuda						
	Al 31 de diciembre de 2022		Al 31 de diciembre de 2023		Cambio	
en Millones de Pesos						
Certificados Bursátiles	3,700.0	16.7%	2,360.0	8.80%	-1,340.0	-36.2%
Bancaria	18,500.0	83.3%	24,450.0	91.2%	5,950.0	32.2%
Total	**22,200.0**		**26,810.0**		**4,610.0**	**20.8%**

Al cierre de diciembre de 2023, Daimler México tenía líneas de crédito a corto y mediano plazo con diversas instituciones financieras por un total de $35,218.0 millones de pesos.

Respecto al mercado de deuda y al Programa de Certificados Bursátiles de Corto y Largo Plazo autorizado hasta por $30,000.0 millones de pesos o su equivalente en US dólar o UDIS, busca contar con mayor flexibilidad en el financiamiento y acceder al mercado local de manera recurrente.

Los siguientes gráficos muestran el perfil de vencimientos por instrumento y el perfil de vencimientos por división al 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022:

Perfil Vencimientos por División al 31 de diciembre de 2022	2023	2024	Total	
Servicios Financieros	13,800.0	8,400.0	22,200.0	100%
Total	**13,800.0**	**8,400.0**	**22,200.0**	**100%**

Perfil Vencimientos por Instrumento al 31 de diciembre de 2022	2023	2024	Total	
Certificados Bursátiles	3,700.0	-	3,700.0	16.7%
Bancario	10,100.0	8,400.0	18,500.0	83.3%
Total	**13,800.0**	**8,400.0**	**22,200.0**	**100.0%**

Perfil Vencimientos por División al 31 de diciembre de 2023	2024	2025	Total	
Servicios Financieros	18,050.0	8,760.0	26,810.0	100.0%
Total	**18,050.0**	**8,760.0**	**26,810.0**	**100.0%**

Perfil Vencimientos por Instrumento al 31 de diciembre de 2023	2024	2025	Total	
Certificados Bursátiles	-	2,360.0	2,360.0	8.8%
Bancario	18,050.0	6,400.0	24,450.0	91.2%
Total	**18,050.0**	**8,760.0**	**26,810.0**	**100.0%**

El Emisor y su programa de certificados bursátiles tienen calificación de Agencias Calificadoras autorizadas para operar en México.

Las emisiones de Largo Plazo son calificadas por evento y el detalle de emisiones vigentes al 31 de diciembre de 2023 se muestran a continuación:

Certificados de Largo Plazo **cifras en millones de Pesos**			
Emisor	Volumen	Fecha de la Emisión	Vencimiento
Daimler 23	2,360.0	4-Dec-23	1-Dec-25
	2,360.0		

Las emisiones de Corto Plazo han recibido calificaciones de:

1. S&P Global Ratings, S.A. de C.V., la calificación de: “mxA-1+”, la cual indica un fuerte grado de seguridad respecto del pago oportuno de intereses y principal, y es la más alta categoría de la escala CaVal.

- Moody´s Local México, S.A. de C.V., la calificación de “ML A-1.mx”, la cual indica que los emisores tienen la mayor capacidad para pagar obligaciones de deuda de corto plazo en comparación con otras entidades y transacciones locales.

Créditos y Adeudos Fiscales

Al 31 de diciembre de 2023, el Emisor no tenía conocimiento de ningún crédito o adeudo fiscal a su favor o a su cargo.

Cambios en las Cuentas del Estado de Posición Financiera

Las principales cuentas del Estado de Posición Financiera del Emisor son aquellas relacionadas con operación de crédito, Activos y pasivos.

El emisor muestra las siguientes razones financieras al 31 de diciembre de 2022 y 2023:

Indicadores	Diciembre 2022	Diciembre 2023	Cambio	
Razón de capital	18.0%	17.5%	-0.5%	-2.8%
Liquidez bruta	4,761.9	6,173.8	1,411.9	29.6%
Razón de Liquidez	1.8	1.7	-0.1	-5.6%

1)Razón de capital: capital contable / activo total
2)Liquidez bruta: Efectivo y equivalentes de efectivo más inversiones en instrumentos financieros
3)Razón de liquidez: activo circulante / pasivo circulante

La disminución en la razón de capital se debe al incremento en el rubro de cuentas por cobrar que generó un aumento en el activo en comparación con el año anterior lo que impacta en la determinación de dicha razón financiera.

Al cierre del ejercicio 2023 la entidad de reporte finaliza con una liquidez total de $6,173.8 millones cifra mayor a la reportada al cierre de 2022 en un 29.6% equivalente a $1,411.9 millones, este incremento obedece principalmente al tendiente crecimiento de la posición en USD de la división industrial la cual representa el 82.0% de la liquidez total mencionada, la cual presento un crecimiento del 51.3% respecto a la cifra reportada al cierre de 2022 al pasar de USD $196.6 millones a USD $297.9 millones a la fecha de este reporte, no obstante la fuerte participación de los USD en la posición total de liquidez se vio disminuido en $777.6 millones debido a la apreciación del peso frente al dólar en relación al año previo la cual alcanzo13.4% misma que impacto de manera negativa la valuación de la posición en esa moneda.

En lo que respecta a la posición natural de la entidad en pesos presentó un incremento en comparación al término del año 2022 de un 21.2%, al terminar en $1,134.0 millones desde los $936.0 millones reportados en aquel año, este rubro también esta principalmente integrado por la liquidez de la división industrial mostrando la estabilidad operativa local alcanzada por la entidad en el último año.

Operaciones fuera del Estado de Situación Financiera

Al 31 de diciembre de 2023, el Emisor reportó que no ha llevado a cabo operaciones que se hayan registrado fuera de su estado de posición financiera.

Instrumentos Financieros Derivados

El Emisor recurre a instrumentos financieros derivados a fin de protegerse de los riesgos relacionados a fluctuaciones en las tasas de interés y tipos de cambio y no para efectos de especulación.

Hacia el cierre del año 2023 la entidad de reporte cuenta con un saldo nocional total en IRS’s de $4,510.0 millones de pesos cifra menor a la reportada en el mismo trimestre del año 2022 en $3,290.0 millones, esto como resultado de la maduración normal de 9 contratos de IRS’s por un nocional total de $5,650.0 millones y la contratación de dos nuevos IRS por un monto de $2,360.0 millones.

Al cierre de este mismo periodo no se contaba con saldo de nocional en FX-Swap, semejante a lo ocurrido al cierre de 2022 donde tampoco se contaba con contratos activos en este rubro.

Finalmente, la información financiera anual al 31 de diciembre de 2023 se contaba con una posición total en FX Forwards por $3,980.0 millones, cifra mayor a la reportada en el periodo en el año 2022 la cual alcanzó los $2,695.0 millones, esto como resultado del incremento del horizonte de contratación la cual está llegando a los 12 meses contra los 6 meses del periodo en el año 2022 debido a un ajuste en la estrategia de cobertura; estas posiciones generaron una valuación negativa para el periodo corriente de $103.4 millones y de $7.4 millones negativos para el periodo correspondiente en 2022.

Control Interno:

Las políticas de Daimler México y los controles internos de cada departamento están diseñados para asegurar el cumplimiento de las regulaciones aplicables tanto gubernamentales como institucionales.

Por otro lado, el Emisor cuenta con estructuras que incluyen procedimientos y manuales que describen responsabilidad, métodos de supervisión de las políticas, así como gestión de riesgos, organismos corporativos y de Cumplimiento.

Organismos corporativos

La Compañía cuenta con un consejo de administración compuesto por dos miembros. Los oficiales son responsables de administrar las operaciones diarias de la Compañía, mientras que la junta directiva asesora y monitorea a los oficiales.

Organismo de cumplimiento

Como parte de la organización Daimler Truck, la Compañía ha aplicado todos los principios de cumplimiento establecidos por la Junta Directiva de la casa matriz, incluido un Código de Integridad. Este Código de Integridad es un conjunto de pautas para el comportamiento que define un marco vinculante para las acciones de todos los empleados en todo el mundo. Entre otras cosas, las pautas definen el comportamiento correcto en los negocios internacionales y en cualquier caso de conflictos de intereses, cuestiones de igualdad de trato, proscripción de la corrupción, el papel de los sistemas de control interno y el deber de cumplir con la ley aplicable, así como otros asuntos internos y regulaciones externas

Gestión de riesgos y control interno.

El sistema de gestión de riesgos es un componente del proceso general de planificación, control y presentación de informes. Su objetivo es permitir que la gerencia de la Compañía reconozca riesgos significativos en una etapa temprana e iniciar las contramedidas apropiadas de manera oportuna.

Los funcionarios de la Compañía son responsables de establecer y mantener un control interno adecuado sobre la información financiera.

El control interno sobre la información financiera se define como un proceso diseñado para proporcionar una seguridad razonable con respecto a la confiabilidad de la información financiera y la preparación de estados financieros e incluye aquellas políticas y procedimientos que:

- Pertenecen al mantenimiento de registros que con un detalle razonable que reflejen de manera precisa y justa las transacciones y disposiciones de los activos de la Compañía;

1. Proporcionar una seguridad razonable de que las transacciones se registran según sea necesario para permitir la preparación de los estados financieros, y que los recibos y gastos de la Compañía se realizan solo de acuerdo con las autorizaciones de la gerencia y los directores de la Compañía; y

2. Proporcionar garantías razonables con respecto a la prevención o detección oportuna de adquisiciones no autorizadas, uso o disposición de los activos de la Compañía que podrían tener un efecto material en los estados financieros.

Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:

Uso de juicios y estimaciones

La preparación de los estados financieros requiere que la Administración efectúe estimaciones y suposiciones que afectan los importes registrados de activos y pasivos y la revelación de activos y pasivos contingentes a la fecha de los estados financieros, así como los importes registrados de ingresos y gastos durante el período.

La información sobre juicios realizados en la aplicación de políticas contables que tienen el efecto más importante sobre los importes reconocidos en los estados financieros se describe en las notas a los estados financieros que se mencionan a continuación:

—Notas 3(f) y 8 - Cartera de crédito: definición del modelo de negocio, ya sea para cobrar principal e interés (IFCPI), o para cobrar o vender (IFCV).
—Notas 3(e) y 7 - Derivados: determinación sobre si los instrumentos financieros son de negociación o son designados con fines de cobertura.
—Nota 3(d) y 6 – Inversiones en instrumentos financieros: definición del modelo de negocio: Instrumento Financiero para Cobrar Principal e Interés (IFCPI), Instrumento Financiero para Cobrar y Vender (IFCV), o Instrumento Financiero Negociable (IFN).

La información sobre supuestos e incertidumbres de estimación que tienen un riesgo significativo de resultar en un ajuste material a los importes en los libros de activos y pasivos en el siguiente año, se incluyen en las siguientes notas a los estados financieros:

—Notas 3(g) y 8(d) - Determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios y de recuperabilidad de cuentas por cobrar: supuestos e insumos utilizados en su determinación.
—Notas 3(e) y 7 - Valuación de instrumentos financieros derivados: supuestos claves para determinar el valor de mercado, sobre todo aquellos derivados complejos o sin un mercado activo.
—Notas 3(i) y 12 – Reconocimiento de activos por impuestos diferidos: disponibilidad de utilidades futuras gravables, y la materialización de los impuestos diferidos.
—Notas 3(l) y 15 - Medición de obligaciones por beneficios definidos: supuestos actuariales claves.

Estimación preventiva para riesgos crediticios

La determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios de cada categoría de la cartera de crédito se realiza con base en las metodologías generales establecidas en las Disposiciones por la Comisión, las cuales se basan en el enfoque de Pérdida Esperada, que se determina multiplicando la Probabilidad de Incumplimiento (PI) por el producto de la Severidad de la Pérdida en caso de Incumplimiento (SP) y la Exposición al Incumplimiento (EI).

Tratándose de líneas de crédito comprometidas no dispuestas, la Compañía reconoce la estimación correspondiente al saldo no dispuesto conforme a las Disposiciones, lo cual también es aplicable a las cartas de crédito que la Compañía ha emitido.

La PI es la probabilidad expresada como porcentaje de que ocurra cualquiera o ambas de las siguientes circunstancias con relación a un deudor específico y determinada conforme a la metodología estándar contenida en las Disposiciones.

a)El deudor se encuentra en situación de mora durante 90 días naturales o más respecto a cualquier obligación crediticia frente a la Institución, o bien dicha obligación crediticia cumple con los supuestos para ser clasificada con riesgo de crédito Etapa 3, descritos anteriormente.

b)Se considera probable que el deudor no abone la totalidad de sus obligaciones crediticias frente a la Compañía.

La SP en caso de Incumplimiento corresponde a la intensidad de la pérdida en caso de incumplimiento expresada como porcentaje de la EI, una vez tomados en cuenta el valor de las garantías y los costos asociados a los procesos de realización (judiciales, administrativos de cobranza y de escrituración, entre otros); es determinada conforme a la metodología estándar contenida en las Disposiciones

La EI es la posición esperada, bruta de reservas, de la operación de crédito si se produce el incumplimiento del deudor. La EI no puede ser inferior a la cantidad dispuesta de la operación al momento del cálculo del requerimiento de reservas ni de capital; se determinada conforme a la metodología estándar contenida en las Disposiciones.

En su caso, la Compañía determina o reconoce las estimaciones adicionales ordenadas por la Comisión, las cuales se constituyen para cubrir riesgos que no se encuentran previstos en las diferentes metodologías de calificación de la cartera crediticia, y sobre las que previo a su constitución, la Compañía informa a la Comisión sobre lo siguiente:

a) origen de las estimaciones;
b) metodología para su determinación;
c) monto de estimaciones por constituir, y

Sobre los créditos con riesgo de crédito en Etapa 3, en los que en su reestructuración se acuerda la capitalización de los intereses devengados no cobrados registrados previamente en cuentas de orden, la Compañía reconoce una estimación por el 100% de dichos intereses, la cual cancela cuando existe evidencia de pago sostenido.

Cartera de crédito comercial

El cálculo de la estimación preventiva para riesgos crediticios de la cartera de crédito comercial se realiza conforme a la metodología general establecida por la Comisión, que considera inicialmente el nivel de riesgo de crédito en el que están clasificados los créditos, así como su clasificación previa en siguientes diferentes grupos, según a quienes se han otorgado:

o Entidades Financieras.

o Personas morales no incluidas en las fracciones anteriores y físicas con actividad empresarial que, a su vez, se divide en los siguientes subgrupos:

— Con Ingresos Netos o Ventas Netas anuales menores al equivalente en moneda nacional a 14 millones de UDIs.

— Con Ingresos Netos o Ventas Netas anuales iguales o mayores al equivalente en moneda nacional a 14 millones de UDIs.

Para el cálculo de la PI de los créditos comerciales se realiza de acuerdo con las Disposiciones, conforme a cada uno de los grupos descritos anteriormente, que consiste en evaluar factores cuantitativos y cualitativos del acreditado y asignarles un puntaje crediticio, el cual es totalizado y utilizado para calcular la PI.

Para el cálculo de la SP, si los créditos carecen de cobertura de garantías reales, personales o derivados de crédito, se determina conforme a los meses transcurridos de atraso, dependiendo del grupo al que pertenecen, y considerando si son o no créditos subordinados o sindicados en los que la Compañía es subordinado respecto de otros acreedores; asimismo, se considera la determinación de la SP mediante un cálculo diferenciado para los créditos de acreditados que han sido declarados en concurso mercantil. En caso de que los créditos cuenten con garantías reales, garantías personales, seguros de crédito, y/o derivados de crédito, estos son considerados en la determinación SP con la finalidad de ajustar las reservas preventivas para riesgo de crédito.

La EI, en el caso de líneas crédito no comprometidas que son cancelables incondicionalmente o que permiten la cancelación automática en cualquier momento y sin previo aviso de la Compañía, corresponde al saldo insoluto del crédito. Para líneas de crédito distintas a las mencionadas anteriormente, la determinación de la EI se determina conforme al cálculo establecido en las Disposiciones, que considera la clasificación de los créditos en los grupos mencionados previamente.

Grado de riesgo de la estimación preventiva para riesgos crediticios

Las reservas preventivas constituidas por la compañía son clasificadas conforme a su grado de riesgo, de acuerdo con la siguiente tabla:

Grado de riesgo	Rangos de porcentajes de reservas preventivas	
A-1	0%	0.90%
A-2	0.91%	1.50%
B-1	1.51%	2.00%
B-2	2.01%	2.50%
B-3	2.51%	5.00%
C-1	5.01%	10.00%
C-2	10.01%	15.50%
D	15.51%	45.00%
E	45.01%	100%

Castigos, eliminaciones y recuperaciones de cartera de crédito

La Compañía tiene políticas de castigos para créditos de consumo y comerciales, de acuerdo a plazos establecidos de 6, respectivamente que determinan la imposibilidad práctica de recuperación. El castigo se reconoce cancelando el saldo del crédito que determine la Administración, contra la estimación preventiva para riesgo crediticios. Cuando el crédito a castigar excede el monto de la estimación, antes de efectuar el castigo, La Compañía reconoce una estimación hasta por el monto de la diferencia.

En todo caso, la Compañía cuenta con evidencia de las gestiones formales de cobro que se han ejercido respecto de estos créditos, así como de los elementos que acreditan la imposibilidad práctica de recuperación del crédito de acuerdo con sus políticas internas establecidas en el manual de crédito.

Cualquier recuperación derivada de créditos previamente es reconocida en los resultados consolidados del ejercicio dentro del rubro de “Estimación preventiva para riesgos crediticios”, salvo que las recuperaciones provengan de pagos en especie, cuyo tratamiento se realiza conforme a las políticas establecidas para Bienes Adjudicados en la nota 3r

Los costos y gastos incurridos por la recuperación de cartera de crédito deberán reconocerse como un gasto dentro del rubro de “Otros ingresos (egresos) de la operación”.

Quitas, condonaciones, bonificaciones y descuentos sobre la cartera

Las quitas sobre el monto perdonado del pago del crédito en forma parcial o total que la Compañía realice a los acreditados se realizarán cancelando el saldo insoluto del crédito contra la estimación preventiva para riesgos crediticios asociada al crédito y, si esta es menor al monto perdonado, la Compañía previamente constituye estimaciones hasta por el monto de la diferencia.

La cancelación de la estimación preventiva sobre las quitas, condonaciones, bonificaciones y descuentos sobre la cartera, es aplicable a los montos perdonados derivado de incrementos en el riesgo crédito, en caso contrario deberán disminuirse de los ingresos que le dieron origen.

Cancelación de excedentes en la estimación preventiva para riesgos crediticios-

El excedente de la estimación preventiva para riesgos crediticios se deberá cancelar del estado de situación financiera consolidado contra los resultados del ejercicio, afectando el rubro de “Estimación preventiva para riesgos crediticios”.

Impuestos a la utilidad y participación de los trabajadores en la utilidad (PTU)

El ISR y la PTU causados en el año se determina conforme a las disposiciones fiscales y legales vigentes.

El ISR diferido, se registra de acuerdo con el método de activos y pasivos, que compara los valores contables y fiscales de los mismos. Se reconoce ISR diferido (activo y pasivo) por las consecuencias fiscales futuras atribuibles a las diferencias temporales entre los valores reflejados en los estados de los activos y pasivos existentes y sus bases fiscales relativas, así como por pérdidas fiscales por amortizar y otros créditos fiscales por recuperar. Los activos y pasivos por ISR diferido se calculan utilizando las tasas establecidas en la ley correspondiente, que se aplicarán a la utilidad gravable en los años en que se estima que se revertirán las diferencias temporales.

El efecto de cambios en las tasas fiscales sobre el impuesto a la utilidad diferido se reconoce en los resultados del período en que se aprueban dichos cambios.

El ISR diferido se presenta y clasifica en los resultados del período, excepto aquellos que se originan de una transacción que se reconoce en los “Otros Resultados Integrales” (ORI) o directamente en un rubro de capital contable.

Acreedores diversos y otras cuentas por pagar

Los acreedores diversos y otras cuentas por pagar incluyen partes relacionadas, otras cuentas por pagar e otros impuestos y derechos por pagar.

Los pasivos de la Compañía se valúan y reconocen en el estado de situación financiera, para tal efecto deberán cumplir con la característica de ser una obligación presente, donde la transferencia de activos o presentación de servicios sea virtualmente ineludible, surja como consecuencia de un evento pasado y su cuantía y vencimiento se encuentran claramente establecidos.

La Compañía reconoce una provisión cuando su cuantía o vencimientos son inciertos y se cumplen las siguientes condiciones: a) existe una obligación presente resultante de un evento pasado a cargo de la entidad, b) es probable que se presente la salida de recursos económicos como medio para liquidar dicha obligación y c) la obligación puede ser estimada razonablemente.

De no cumplirse las condiciones antes mencionadas, no se reconoce una provisión.

[427000-N] Administración

Auditores externos de la administración:

Los Estados Financieros del Emisor al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas, así como los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2021 y 2020 y por los años terminados en esas fechas, fueron auditados por KPMG Cárdenas Dosal, S. C., auditores independientes del Emisor.

KPMG Cárdenas Dosal, S. C., es una firma miembro de KPMG Internacional que presta servicios de auditoría a las afiliadas internacionales del Emisor. La designación de dicha firma se realiza a nivel mundial tomando en cuenta, entre otras, sus capacidades para atender a todas las afiliadas internacionales del Grupo Daimler Truck (incluyendo al Emisor) con servicios de calidad y su experiencia en el sector. KPMG Cárdenas Dosal, S. C., ha sido el auditor externo del Emisor desde su constitución.
Los servicios que presta KPMG Cárdenas Dosal, S. C., al Emisor se limitan a servicios de auditoría, revisión limitada de Estados Financieros, revisión de actividades relacionadas con cualquier tipo de emisiones.

El honorario de los servicios de auditoría o relacionados con ella al 31 de diciembre de 2023 fue de $512,000.

No hubo dependencia de honorarios como se describe en el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (IESBA, siglas en inglés) en las cuotas a Daimler México.

Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:

En el curso normal de sus operaciones, el Emisor realiza actividades con empresas del Grupo Daimler Truck en México. Todas estas operaciones se encuentran celebradas y/o se realizan en condiciones de mercado.

Comisiones mercantiles y prestación de servicios

El Emisor tiene celebrados contratos de comisión mercantil mediante los cuales presta diversos servicios a sus partes relacionadas. Dichos servicios incluyen, entre otros, la obtención de créditos, administración de cuentas bancarias, instrumentos financieros derivados, divisas, y servicios de tesorería. El Emisor obtiene como contraprestación por estos servicios una comisión sobre el monto de la operación en cuestión.

Las partes relacionadas con las que el Emisor ha celebrado contratos de esta naturaleza son:

- Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R. L. de C.V.
- Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C.V.
- Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.
- Daimler Manufactura, S.A. de R.L. de C.V.

- Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C.V.

Es posible que el Emisor celebre contratos adicionales con las partes relacionadas o que éstas celebren contratos entre ellas para que se presten o reciban diversos servicios administrativos.

Otros

Las oficinas principales del Emisor y de ciertas Compañías del grupo se encuentran arrendadas por Daimler Financial Services México. A su vez, Daimler Financial Services México ha celebrado con el Emisor y compañías del Grupo Daimler en México un contrato de subarrendamiento y mantenimiento con vigencia de 10 años.

Contratos de crédito

Daimler Mexico tiene celebrados contratos de crédito con sus partes relacionadas en Mexico, que cubren las actividades de fondeo que son requeridas por éstas.

Operaciones en condiciones de mercado

El Emisor tiene contemplado seguir realizando operaciones con sus partes relacionadas en el futuro. Estas operaciones se realizan en condiciones de mercado, por lo que el Emisor considera que los términos de las mismas no son menos favorables que los que podrían obtenerse en operaciones similares con empresas no relacionadas.

Para una mayor información sobre las operaciones del Emisor con las partes relacionadas, ver los Estados Financieros del Emisor al 31 de diciembre de 2023 que se encuentran anexos al presente Reporte Anual.

Información adicional administradores y accionistas:

Administración

La dirección del Emisor está confiada a un consejo de administración. La operación ordinaria del Emisor está a cargo del Director General y la Gerencia de Contabilidad, cada una en sus distintas esferas de competencia. A su vez, el Emisor se apoya en la Dirección de Asuntos Jurídicos y la Gerencia de Impuestos quienes a su vez prestan servicios a las demás compañías del Grupo Daimler en el área de su competencia.

El consejo de administración del Emisor actualmente está integrado por un presidente y seis miembros. Los miembros actuales del consejo de administración del Emisor fueron confirmados el 04 de diciembre de 2023 mediante Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas.

Conforme a los estatutos sociales del Emisor, su consejo de administración cuenta con facultades amplias para actos de administración, actos de dominio, pleitos y cobranzas, y facultades amplias para suscribir, otorgar y endosar títulos de

crédito y otorgar poderes. Además, el consejo de administración tiene facultades para nombrar y remover a los directores, gerentes, y subgerentes del Emisor, entre otros.

Conforme a los estatutos sociales del Emisor, los miembros del consejo de administración del Emisor durarán en sus funciones de manera indefinida, sin perjuicio del derecho de la asamblea de accionistas del Emisor de revocar en cualquier tiempo los nombramientos de dichos consejeros, los cuales no cesarán en el desempeño de sus funciones mientras no tomen posesión de sus cargos quienes hayan de sustituirlos. El presidente y secretario del consejo de administración del Emisor serán electos por la asamblea de accionistas.

A continuación, se incluye una lista de los consejeros propietarios actuales del Emisor, así como del secretario y comisarios:

Presidente
María José Bonivento Bruges

Consejeros
Marcela Barreiro Castellanos
Leonardo Piccinnini
Michael Kuruc
Victor Morduev
Nichole M. Tennyson

Secretario del consejo de administración del Emisor, sin ser miembro del mismo
Mónica Madero Gutiérrez

Secretario Suplente del consejo de administración, sin ser miembro del mismo
Adrian Gonzáles Zenil

Comisario
Johann Albrecht A. P. A. S. W. L. Fürst zu Ysenburg Und Büdingen
C.P.C. Eduardo López Avelar

A continuación, se presenta una breve biografía de cada uno de los miembros propietarios del consejo de administración del Emisor.

Maria Jose Bonivento Bruges, cuenta con 14 años de experiencia en diversos cargos dentro del grupo Daimler en áreas de contraloría, tesorería y contabilidad en Daimler Colombia y Daimler Vehículos Comerciales. Maria Jose cuenta con un grado de Finanzas y Comercio Internacional por la Universidad del Rosario en Bogotá y una maestría en Inversiones y Riesgos Financieros por la Universidad de Westminster en Londres.

Marcela Barreiro Castellanos de sexo femenino nació en 1975, estudió la Licenciatura en Derecho en la Universidad Nacional Autónoma de México, cursó estudios de Posgrado en la Universidad Panamericana y una Maestría en Derecho de los Negocios en el Colegio de Abogados de Madrid en España. Antes de unirse a Daimler, trabajó en un despacho especializado en Comercio Exterior y Fiscal (Sarabia, Revueltas y Asociados), así como en el área legal financiera de BANOBRAS (Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C.). En el año 2008 se unió al Grupo Daimler en

donde desempeñó en diversos puestos en el área Legal, incluyendo Directora de Asuntos Jurídicos. Actualmente es Presidente y Director General de Daimler Truck México y es miembro del Consejo de administración de Daimler México.

Leonardo Piccinini de sexo masculino de 51 años, cuenta con una maestría en mercados financieros. Ha laborado en Mercedes-Benz do Brasil, Daimler AG, Mercedes-Benz Argentina, DTNA y Daimler India Commercial Vehicles. Actualmente se desempeña como Head of Treasury para América y Asia y es miembro del Consejo de administración de Daimler México.

Michael Kuruc de sexo masculino de 67 años, cuenta con una maestría en impuestos y un MBA. Ha laborado en KPMG LLP y Daimler Truck North America LLC. Actualmente se desempeña como Director de Impuestos para Norteamérica y es miembro del Consejo de administración de Daimler México.

Victor Morduev de sexo masculino nació en 1979, cuenta con una licenciatura en Administración de Empresas y en Contabilidad. Ha laborado en KPMG, DTNA, Daimler AG y Daimler Truck AG. Actualmente se desempeña como Head of Accounting, para Daimler Truck North America y es miembro del Consejo de administración de Daimler México.

Mónica Madero Gutiérrez de sexo femenino nació en 1991, estudió la Licenciatura en Derecho. Desde 2017 se desempeña Gerente Legal Corporativo y Financiero, así como Secretaria Suplente, no miembro del Consejo de Administración.

Los señores Johann Albrecht A. P. A. S. W. L. Fürst zu Ysenburg Und Büdingen y C.P.C. Eduardo López Avelar, comisario y comisario suplente del Emisor, son socios de KPMG Cárdenas Dosal, S. C., auditores externos del Emisor.

Aun cuando los estatutos sociales del Emisor permiten al consejo de administración la creación de comités de dicho consejo, el Emisor no cuenta con ningún comité del consejo de administración, ni con órganos intermedios de administración. Existen comités operativos al nivel de cada una de las compañías del grupo Daimler en México, sin embargo, dichos comités no constituyen órganos intermedios de administración del Emisor.

Principales funcionarios

La administración de las operaciones diarias del Emisor está a cargo de la Dirección General y Dirección de Asuntos Jurídicos y 2 gerencias de Impuestos y la Gerencia de Contabilidad.

Linaldi Eugenia Huerta Vargas de sexo femenino nació en la Ciudad de México en 1975, estudió la Licenciatura en Contaduría en la Universidad Panamericana y cursó estudios de Posgrado en Finanzas en la misma universidad. Se desempeñó como auditor en Ernst & Young y desde 2007 se desempeña como Gerente de Contabilidad de Daimler México.

Gonzalo Santibáñez García de sexo masculino nacido en 1992, estudió la Licenciatura en Derecho y cursó una especialidad en Impuestos en la Universidad Panamericana. Cuenta con más de 11 años de experiencia enfocados en impuestos nacionales e internacionales. Antes de unirse a Daimler, laboró en las firmas Gardere, Wynne Sewell LLP y Ernst & Young (EY), donde prestó sus servicios en las áreas de consultoría fiscal nacional e internacional como abogado y asesor fiscal, posteriormente en 2018 se incorporó al área de impuestos de Daimler en México y actualmente se desempeña como Gerente de Impuestos en el Grupo Daimler Truck en México.

Según se describe con anterioridad, las personas que ocupan los cargos descritos son empleados de Daimler México.

Ninguno de los principales funcionarios del Emisor anteriormente mencionados son accionistas del mismo.

Ninguno de los miembros del consejo de administración del Emisor ni sus principales funcionarios o sus respectivos cónyuges tienen parentesco alguno.

El tipo de compensaciones y prestaciones que en conjunto reciben los principales funcionarios del Emisor consisten en salario normal, prestaciones y bonos. El Emisor considera que dichos salarios y prestaciones son comparables a aquellos pagados por empresas similares del sector. Adicionalmente, ciertos funcionarios tienen derecho a participar en planes de opciones de acciones del Garante (más no del Emisor).

Es de señalarse que los miembros actuales de su consejo de administración renunciaron a percibir emolumento alguno por el desempeño de sus encargos al momento de su designación.

Accionistas

Actualmente, los accionistas del Emisor son:

- Daimler Trucks Finance Canada Inc, con 50,999 acciones de la Serie A y 284,655,333 acciones de la Serie B y 390,254,534 de la Serie C representativas de aproximadamente el 99% del capital social suscrito y pagado del Emisor.

- Daimler Truck Vermögens-und Beteiligungsgesellschaft mbH con una acción de la Serie A representativa de menos del 1% del capital social del Emisor.

Las acciones representativas del capital social del Emisor son acciones ordinarias y otorgan a sus titulares los mismos derechos.

Consejeros de la empresa [Sinopsis]

Directivos relevantes [Miembro]

Bonivento Bruges María José			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación	Tipo de asamblea		
2023-02-14			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Presidente	14	
Información adicional			

Barreiro Castellanos Marcela			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación	Tipo de asamblea		
2023-02-14			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Miembro	26	
Información adicional			

Relacionados [Miembro]

Bonivento Bruges María José			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2023-02-14			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Presidente	14	
Información adicional			

Barreiro Castellanos Marcela			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2023-02-14			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Miembro	26	
Información adicional			

Piccini Leonardo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2023-02-14			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Miembro	2	
Información adicional			

Kuruc Michael	
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre	Propietario

Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2023-02-14			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Miembro	2	
Información adicional			

Morduev Victor	
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre	Propietario

Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2023-02-14			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Miembro	2	
Información adicional			

Tennyson Nichole	
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Mujer	Propietario

Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2023-02-14			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Miembro	2	
Información adicional			

Patrimoniales independientes [Miembro]

NA NA	
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
No Aplica	Propietario

Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2023-04-17			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	NA	NA	
Información adicional			

Patrimoniales [Miembro]

NA NA	
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)

No Aplica		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2023-04-17			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	NA	NA	
Información adicional			

Independientes [Miembro]

NA NA			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
No Aplica		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación			
2023-04-17			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	NA	NA	
Información adicional			

Porcentaje total de hombres como directivos relevantes:	33.33
Porcentaje total de mujeres como directivos relevantes:	66.67
Porcentaje total de hombres como consejeros:	60
Porcentaje total de mujeres como consejeros:	40
Cuenta con programa o política de inclusión laboral:	No

Descripción de la política o programa de inclusión laboral

La Emisora y las Compañías del Grupo Daimler Truck cuentan con un código de integridad y políticas de diversidad e inclusión y a su vez Comités encargados de llevar a cabo estas actividades.

La fuerza laboral de Daimler Truck es tan diversa como sus clientes. Se tiene la intención de fomentar un entorno de trabajo en el que todos los empleados puedan desarrollar libremente sus talentos, independientemente de su edad, género, orientación sexual y otras dimensiones de la diversidad. La gestión de la inclusión y la diversidad se refiere básicamente a la igualdad de oportunidades para los empleados de todas las dimensiones de la diversidad de la *Charta der Vielfalt*. El objetivo es incorporar a los empleados técnicos y de gestión mejor cualificados para el Grupo y desarrollarlos. La edad, la nacionalidad y el origen étnico, el género, la orientación o identidad sexual, así como las capacidades físicas y mentales, no juegan ningún papel en esto. Para medir la proporción de mujeres en

la administración, se basa en los datos relevantes de sistemas de informes de recursos humanos. Los resultados se informan al Consejo de Administración de manera regular y estandarizada.

Accionistas de la empresa [Sinopsis]

Accionistas que ejerzan control o poder de mando[Miembro]

Daimler Truck Finance Canada Inc	
Participación accionaria (en %)	99
Información adicional	

Accionistas que ejerzan influencia significativa [Miembro]

Daimler Truck Finance Canada Inc	
Participación accionaria (en %)	99
Información adicional	

Accionistas beneficiarios de más del 10% del capital social de la emisora [Miembro]

Daimler Truck Finance Canada Inc	
Participación accionaria (en %)	99
Información adicional	

Estatutos sociales y otros convenios:

Los estatutos sociales del Emisor no establecen restricciones a la suscripción de acciones representativas de su capital social salvo por la restricción de que cualquier persona extranjera que participe en el capital social del Emisor deberá considerarse como mexicano respecto de las acciones del Emisor que adquieran o de que sean titulares.

Las acciones del Emisor podrán ser transferidas libremente a cualquier persona, a través del endoso en propiedad de los títulos representativos de las acciones del Emisor y la anotación que se haga al respecto en el libro de registro de accionistas del Emisor.

Los estatutos sociales del Emisor no contienen disposiciones tendientes a impedir cualquier cambio de control en el Emisor.

Las distintas series de acciones del Emisor confieren a sus titulares los mismos derechos y obligaciones. La única distinción entre la serie A y la serie B y C de acciones del Emisor es que la serie A representa la parte fija del capital social del Emisor en tanto la serie B y C representan la parte variable de dicho capital social.

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles, cualquier accionista o grupo de accionistas que represente por lo menos el 25% del capital social tendrá derecho de nombrar a un consejero propietario y a su respectivo suplente.

El quórum para adoptar resoluciones en las juntas del consejo será de la mayoría de los consejeros y dichas resoluciones serán válidas cuando sean aprobadas por el voto de la mayoría de los consejeros presentes. En caso de empate de los consejeros en algún asunto, el Presidente tendrá voto de calidad.

Las utilidades netas anuales del Emisor que arroje el estado de situación financiera serán distribuidas en la forma y las fechas que determine la asamblea general, con la única excepción de que el 5% de las utilidades netas se destinará a establecer o incrementar el fondo de reserva legal hasta que dicho fondo sea equivalente al 20% del capital social del Emisor.

El Emisor no ha celebrado contrato o convenio alguno cuyos efectos sean los de retrasar, prevenir, diferir o hacer más oneroso cualquier cambio de control en el Emisor. Asimismo, no existe fideicomiso o mecanismo alguno que establezca una limitante a los derechos corporativos que confieren las acciones que representan el capital social del Emisor.

[429000-N] Mercado de capitales

Estructura accionaria:

El capital social del Emisor al 31 de diciembre de 2023 estaba integrado por 674,960,867 acciones ordinarias nominativas, con un valor nominal de $1.00 (Un Peso 00/100 M.N.), divididas en tres series: 51,000 de la serie “A”, que corresponden a la porción fija, 284,655,333 de la serie “B” y 390,254,534 de la Serie C, ambas correspondientes a la porción variable que es ilimitada.

Las acciones representativas del capital social del Emisor son acciones ordinarias y otorgan a sus titulares los mismos derechos.

Daimler Truck Finance Canada Inc. es titular de más del 99% del capital social suscrito y pagado del Emisor y Daimler Truck Vermögens-und Beteiligungsgesellschaft mbH es titular de menos del 1%.

Para una descripción de la integración del grupo al que pertenece el Emisor y su posición en el mismo, las relaciones de negocio contractuales entre las partes relacionadas y las actividades desarrolladas por cada una de ellas, ver las secciones Historia y Desarrollo de la Emisora y Descripción del Negocio del presente Reporte Anual.

Comportamiento de la acción en el mercado de valores:

No aplica

Denominación de cada formador de mercado que haya prestado sus servicios durante el año inmediato anterior

No aplica

Identificación de los valores con los que operó el formador de mercado

No aplica

Inicio de vigencia, prórroga o renovación del contrato con el formador de mercado, duración del mismo y, en su caso, la terminación o rescisión de las contrataciones correspondientes

No aplica

Descripción de los servicios que prestó el formador de mercado; así como los términos y condiciones generales de contratación, en el caso de los contratos vigentes

No aplica

Descripción general del impacto de la actuación del formador de mercado en los niveles de operación y en los precios de los valores de la emisora con los que opere dicho intermediario

No aplica

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente en relación con: (i) los estados financieros de Daimler México, S. A. de C. V. (la "Emisora") al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas, y (ii) los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2022, y por el año terminado en esa fecha que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas; así como los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2022, y por el año terminado en esa fecha, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 23 de abril de 2024 y 24 de abril de 2023 respectivamente, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoria.

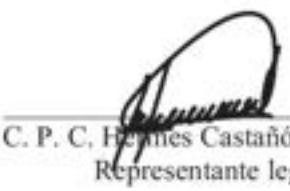
Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la otra información contenida en el presente Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados."

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C. P. C. Eduardo López Avelar
Socio



C. P. C. Hermes Castañón Guzmán
Representante legal

DAIMLER TRUCK

COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE VALORES
Director General de Supervisión de Mercados
Insurgentes Sur No.1971
Torre Norte, Col. Guadalupe Inn
Ciudad de México

Hacemos referencia a la información anual correspondiente al ejercicio comprendido del 1ro de enero al 31 de diciembre de 2023, y en particular a los Estados Financieros Dictaminados por el citado ejercicio y en cumplimiento a lo establecido por la fracción I., inciso b) numeral 1, del artículo 33 de las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores emitidas por esta Comisión.

"Las suscritas manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en los citados estados financieros o que los mismos contengan información que pudiera inducir a error a los inversionistas".

Sin otro particular al respecto, agradecemos de antemano la atención al presente quedamos de usted.

Ciudad de México a 26 de abril de 2024

Daimler México, S.A. de C.V.

María José Bonivento Bruges
Directora General

Mónica Madero Gutiérrez
Directora Jurídica

Linaldi Eugenia Huerta Vargas
Directora de Finanzas

[432000-N] Anexos

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos tres ejercicios:

Denominación social y nombre comercial o, en su caso, nombre de la persona física, así como una descripción del negocio en el que participe

El Garante

Hace más de 125 años, Gottlieb Daimler y Carl Benz sentaron las bases de la industria del transporte moderna con sus primeros camiones y autobuses. De ahí surgió el actual grupo Daimler Truck (en lo sucesivo, “Daimler Truck” o “el Grupo”), que se encuentra entre los mayores fabricantes de vehículos comerciales del mundo, con más de 40 plantas de producción en todo el mundo y más de 100,000 empleados. La Compañía ha formulado claramente su objetivo general (el “Propósito”): el Grupo trabaja para todos los que mantienen el mundo en movimiento. Los clientes de Daimler Truck entregan mercancías de forma fiable, puntual y segura a sus destinos y hacen que las personas puedan moverse. La Compañía proporciona las tecnologías, productos y servicios necesarios para este propósito, incluida la transición a vehículos comerciales neutros en CO2. Daimler Truck tiene como objetivo llevar el transporte sustentable al éxito, con una importante experiencia tecnológica y un claro enfoque en las necesidades del cliente.

Daimler Truck fue escindida de Daimler AG (ahora Mercedes-Benz Group AG) en 2021. Daimler Truck Holding AG es la empresa matriz del Grupo, con domicilio social en Stuttgart y sede en Leinfelden-Echterdingen, Alemania. Fue fundada en marzo de 2021 para implementar la escisión de Daimler AG y ha cotizado en bolsa desde diciembre de 2021.

El Grupo tiene importantes operaciones de fabricación en Brasil, Alemania, Francia, India, Japón, México, Turquía y los Estados Unidos, así como localidades en la mayoría de los países del mundo.
Daimler Truck reúne ocho marcas de vehículos bajo su paraguas: Freightliner, Thomas Built Buses, Western Star, Mercedes-Benz, FUSO, BharatBenz, RIZON y Setra. Su gama de productos de camiones incluye camiones ligeros, medios y pesados para aplicaciones de larga distancia, distribución y construcción, vehículos especiales utilizados principalmente en el sector municipal y motores industriales. La gama de autobuses del Grupo incluye autobuses urbanos e interurbanos, autobuses de turismo y chasis de autobús. Los camiones representan la mayor parte de las ventas totales de unidades del Grupo.

Además de vender vehículos comerciales nuevos y usados, el Grupo también ofrece servicios postventa y soluciones de conectividad, estas últimas bajo las marcas Detroit Connect, truckonnect, Mercedes-Benz Uptime, Fleetboard y ONMIplus ON. Además, Daimler Trucks Financial Services es una marca sólida de servicios financieros y de movilidad personalizados.

Nuestra información se basa en cinco segmentos: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses y Financial Services. Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia y Daimler Buses forman conjuntamente los segmentos de vehículos. Estos segmentos comprenden el desarrollo, la producción y la venta de camiones, autobuses, motores y servicios relacionados con las marcas correspondientes. Además de otras operaciones comerciales, en

particular en el ámbito de la conducción autónoma (“SAE Level 4”), así como los proyectos no asignados a segmentos específicos y, en especial, las eliminaciones, se combinan en la reconciliación. Junto con la reconciliación, los segmentos de vehículos forman el Negocio Industrial.

Para mayor información sobre la descripción del negocio y estados financieros ver adjunto el Informe Anual del Garante.

Estados financieros:

Cualquier otra información que se considere relevante para evaluar el riesgo de crédito de que se trate del aval o garante

Ver información del Garante y Factores de Riesgo incorporados en el Reporte anual adjunto.

En caso de garantes especificar las diferencias relevantes con la IFRS

Los estados financieros consolidados adjuntos, cumplen en todo sentido material, con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS por sus siglas en inglés), tal como han sido adoptadas por la Unión Europea, y con los requerimientos adicionales de la ley de Comercio Alemana, de conformidad con la Sección 315e del Código de Comercio Alemán (HGB).

Notas al pie

[1] ↑

—

Este rubro incluye únicamente intereses devengados, préstamos bancarios y beneficios a empleados a largo plazo.

Nombre y cargo de personas responsables (PDF)

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

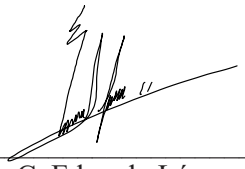
En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente en relación con: (i) los estados financieros de Daimler México, S. A. de C. V. (la "Emisora") al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas, y (ii) los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2022, y por el año terminado en esa fecha que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas; así como los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2022, y por el año terminado en esa fecha, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 23 de abril de 2024 y 24 de abril de 2023 respectivamente, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoria.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la otra información contenida en el presente Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados."

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C. P. C. Eduardo López Avelar
Socio



C. P. C. Hermes Castañón Guzmán
Representante legal

DAIMLER TRUCK

COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE VALORES
Director General de Supervisión de Mercados
Insurgentes Sur No.1971
Torre Norte, Col. Guadalupe Inn
Ciudad de México

Hacemos referencia a la información anual correspondiente al ejercicio comprendido del 1ro de enero al 31 de diciembre de 2023, y en particular a los Estados Financieros Dictaminados por el citado ejercicio y en cumplimiento a lo establecido por la fracción I., inciso b) numeral 1, del artículo 33 de las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores emitidas por esta Comisión.

"Las suscritas manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en los citados estados financieros o que los mismos contengan información que pudiera inducir a error a los inversionistas".

Sin otro particular al respecto, agradecemos de antemano la atención al presente quedamos de usted.

Ciudad de México a 26 de abril de 2024

Daimler México, S.A. de C.V.

María José Bonivento Bruges
Directora General

Mónica Madero Gutiérrez
Directora Jurídica

Linaldi Eugenia Huerta Vargas
Directora de Finanzas

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos tres ejercicios

Daimler México, S. A. de C. V.

Estados financieros

31 de diciembre de 2021 y 2020

(Con el Informe de los Comisarios
y el Informe de los Auditores Independientes)

Informe de los Comisarios

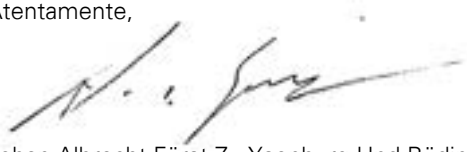
A la Asamblea de Accionistas
Daimler México, S. A. de C. V.:

En nuestro carácter de Comisario Propietario y Suplente de Daimler México, S. A. de C. V. (la Compañía), rendimos a ustedes nuestro dictamen sobre la veracidad, razonabilidad y suficiencia de la información financiera que ha presentado a ustedes el Consejo de Administración, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2021.

Hemos asistido a las Asambleas de Accionistas y juntas del Consejo de Administración a las que hemos sido convocados, y hemos obtenido de los directores y administradores toda la información sobre las operaciones, documentación y demás evidencia comprobatoria que consideramos necesario examinar.

En nuestra opinión, los criterios y políticas contables y de información seguidos por la Compañía y considerados por los administradores para preparar la información financiera presentada por los mismos a esta asamblea, son adecuados y suficientes, y se aplicaron en forma consistente con el ejercicio anterior; por lo tanto, dicha información financiera refleja en forma veraz, suficiente y razonable la situación financiera de Daimler México, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2021, así como su resultado y sus flujos de efectivo, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con los Criterios de Contabilidad aplicables a las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple reguladas en México, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

Atentamente,



Johan Albrecht Fürst Zu Ysenburg Und Büdingen
Comisario Propietario



Eduardo López Castellanos Mancevo del Castillo
Comisario Suplente

Ciudad de México, a 26 de abril de 2022.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, México, D.F.
Teléfono: +01 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas
Daimler México, S. A. de C. V.:

(Cifras en miles de pesos)

Opinión

Hemos auditado los estados financieros de Daimler México, S. A. de C. V. (la Compañía), que comprenden los balances generales al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los estados de resultados, de variaciones en el capital contable y de flujos de efectivo, por los años terminados en esas fechas, y notas que incluyen un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos de Daimler México, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2021 y 2020, han sido preparados, en todos los aspectos materiales, de conformidad con los Criterios de Contabilidad aplicables a las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple reguladas en México (los Criterios Contables), emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión).

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección "Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros" de nuestro informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros en México y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre éstos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

(Continúa)

"D.R." © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., la firma mexicana miembro de la red de firmas miembro de KPMG afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), una entidad suiza. Impreso en México. Todos los derechos reservados.

Aguascalientes, Ags.
Cancún, Q. Roo.
Ciudad de México.
Ciudad Juárez, Chih.
Culiacán, Sin.
Chihuahua, Chih.
Guadalajara, Jal.
Hermosillo, Son.
León, Gto.
Mérida, Yuc.
Mexicali, B.C.
Monterrey, N.L.
Puebla, Pue.
Querétaro, Qro.
Reynosa, Tamps.
Saltillo, Coah.
San Luis Potosí, S.L.P.
Tijuana, B.C.

Estimación preventiva para riesgos crediticios por $1,152,602 en el balance general	
Ver notas 3(f) y 8(b) a los estados financieros.	
La cuestión clave de auditoría	**De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría**
La estimación preventiva para riesgos crediticios de cartera comercial involucra juicios de la Administración para la evaluación de la calidad crediticia de los deudores, considerando los diversos factores establecidos en las metodologías prescritas por la Comisión para el proceso de calificación de la cartera de crédito, así como para evaluar la confiabilidad en la documentación y actualización de la información que sirve de insumo para la determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios de cartera comercial. Por lo tanto, hemos considerado la estimación preventiva para riesgos crediticios como una cuestión clave de nuestra auditoría.	Los procedimientos de auditoría aplicados sobre la determinación por parte de la Administración, de la estimación preventiva para riesgos crediticios y su efecto en los resultados del ejercicio, incluyeron entre otros, la evaluación a través de pruebas selectivas, tanto de los insumos utilizados como de la mecánica de cálculo para los diferentes portafolios de crédito comerciales con base en las metodologías vigentes que para cada tipo de cartera establece la Comisión.

Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021, que deberá presentarse ante la Comisión y ante la Bolsa Mexicana de Valores (el Reporte Anual), pero no incluye los estados financieros y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros

La Administración es responsable de la preparación de los estados financieros adjuntos de conformidad con los Criterios Contables emitidos por la Comisión, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros libres de desviación material, debida a fraude o error.

(Continúa)

En la preparación de los estados financieros, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar a la Compañía o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Compañía.

Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros en su conjunto están libres de desviación material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una desviación material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error, y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de desviación material en los estados financieros, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una desviación material debida a fraude es más elevado que en el caso de una desviación material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Compañía.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Compañía deje de ser un negocio en marcha.

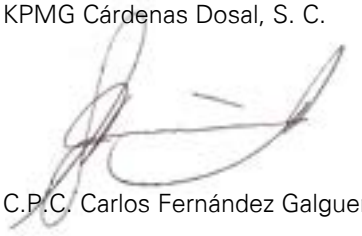
(Continúa)

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en donde sea aplicable, las acciones tomadas para eliminar amenazas o las salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C.P.C. Carlos Fernández Galguera

Ciudad de México, a 26 de abril de 2022.

Daimler México, S. A. de C. V.

Balances generales

31 de diciembre de 2021 y 2020

(Miles de pesos)

Activo	2021	2020	Pasivo y capital contable	2021	2020
Disponibilidades (nota 5)	$ 4,395,185	7,209,124	Pasivos búrsatiles (nota 10)	$ 8,646,574	14,265,744
Inversiones en valores (nota 6):			Préstamos bancarios y de otros organismos (nota 11):		
Títulos conservados a vencimiento	1,100,000	4,544,039	De corto plazo	10,999,861	22,967,360
			De largo plazo	1,950,000	7,652,179
Derivados (nota 7):					
Con fines de cobertura	59,535	120,716		12,949,861	30,619,539
Cartera de crédito vigente (nota 8(a)):			Derivados (nota 7):		
Créditos comerciales:			Con fines de cobertura	10,050	598,997
Actividad empresarial o comercial	926,398	11,305,286			
Entidades financieras	24,353,752	35,146,167	Otras cuentas por pagar:		
			Impuesto a la utilidad por pagar (nota 12)	-	301,806
Total de cartera de crédito	25,280,150	46,451,453	Participación de los trabajadores en las utilidades por pagar (nota 12)	2,547	-
			Acreedores diversos y otras cuentas por pagar (notas 14 y 18)	125,921	214,689
Menos:					
Estimación preventiva para riesgos crediticios (nota 8(b))	(1,152,602)	(1,220,779)		128,468	516,495
Total de cartera de crédito, neta	24,127,548	45,230,674	Total pasivo	21,734,953	46,000,775
Otras cuentas por cobrar, neto	15,249	6,571	Capital contable (nota 13):		
			Capital contribuido:		
Impuestos diferidos, neto (nota 12)	767,956	776,816	Capital social	674,960	674,960
			Prima en emisión de acciones	223,084	223,084
Otros activos:					
Cargos diferidos, pagos anticipados e intangibles (nota 9)	15,085	49,509		898,044	898,044
			Capital ganado:		
			Reservas de capital	190,482	190,482
			Resultado de ejercicios anteriores	6,808,046	9,495,501
			Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	20,681	(419,298)
			Remediciones por beneficios definidos a los empleados	(9,850)	-
			Resultado neto	838,202	1,771,945
				7,847,561	11,038,630
			Total del capital contable	8,745,605	11,936,674
			Compromisos y contingencias (16)		
Total activo	$ 30,480,558	57,937,449	Total pasivo y capital contable	$ 30,480,558	57,937,449

Cuentas de orden

	2021	2020
Compromisos crediticios	$ 41,477,714	32,596,525

Las notas adjuntas son parte integrante de los estados financieros.

El saldo historíco del capital social al 31 de diciembre de 2021 y 2020, asciende a 674,960, en ambos años.

"Los presentes balances generales se formularon de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las instituciones de crédito y los criterios relativos a los estados financieros básicos para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de Crédito, de observancia general y obligatoria, aplicados de manera consistente, encontrándose reflejadas todas las operaciones efectuadas por la Compañía hasta las fechas arriba mencionadas, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables."

"Los presentes balances generales fueron aprobados por el Consejo de Administración bajo la responsabilidad de los directivos que los suscriben."

RÚBRICA

Isabel Peña
Directora General

RÚBRICA

Linaldi Huerta
Gerente de Contabilidad

Daimler México, S. A. de C. V.

Estados de resultados

Años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020

(Miles de pesos)

		2021	2020
Ingresos por intereses (nota 15)	$	5,795,347	9,841,614
Gastos por intereses (nota 15)		(4,957,717)	(8,515,951)
Margen financiero		837,630	1,325,663
Estimación preventiva para riesgos crediticios (nota 8b)		68,177	1,030,579
Margen financiero ajustado por riesgos crediticios		905,807	2,356,242
Comisiones y tarifas pagadas		(236)	(222)
Resultado por intermediación, neto		(234)	234
Gastos de administración		(80,964)	(78,970)
Resultado antes de impuestos a la utilidad		824,373	2,277,284
Impuesto a la utilidad causado (nota 12)		(164,011)	(315,861)
Impuesto a la utilidad diferido, neto (nota 12)		177,840	(189,478)
Resultado neto	$	838,202	1,771,945

Las notas adjuntas son parte integrante de los estados financieros.

"Los presentes estados de resultados se formularon de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las instituciones de crédito y los criterios relativos a los estados financieros básicos para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores con fundamento en lo dispuesto por los artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de crédito, de observancia general y obligatoria, aplicados de manera consistente, encontrándose reflejados todos los ingresos y egresos derivados de las operaciones efectuadas por la Compañía durante los años arriba mencionados, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables."

"Los presentes estados de resultados fueron aprobados por el Consejo de Administración bajo la responsabilidad de los directivos que los suscriben."

RÚBRICA

Isabel Peña
Directora General

RÚBRICA

Linaldi Huerta
Gerente de Contabilidad

Daimler México, S. A. de C. V.

Estados de variaciones en el capital contable

Años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020

(Miles de pesos)

	Capital contribuido		Capital ganado					
	Capital social	Prima en emisión de acciones	Reservas de capital	Resultado de ejercicios anteriores	Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	Remediciones por beneficios a los empleados	Resultado neto	Total del capital contable
Saldos al 1 de enero de 2020	$ 674,960	4,039,084	190,482	8,895,318	(257,050)	-	600,183	14,142,977
Movimientos inherentes a las decisiones de los Accionistas:								
Acuerdo tomado en Asamblea de los accionistas el 22 de abril de 2020:								
Aplicación del resultado del ejercicio 2019	-	-	-	600,183	-	-	(600,183)	-
Acuerdo tomado fuera de Asamblea por unanimidad de los accionistas el 30 de octubre de 2020:								
Reducción de capital mediante el reembolso parcial de prima en emisión de acciones (nota 13)	-	(3,816,000)	-	-	-	-	-	(3,816,000)
	-	(3,816,000)	-	600,183	-	-	(600,183)	(3,816,000)
Movimientos inherentes al reconocimiento del resultado integral:								
Resultado neto	-	-	-	-	-	-	1,771,945	1,771,945
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto de impuesto diferido (notas 7 y 13)	-	-	-	-	(162,248)	-	-	(162,248)
	-	-	-	-	(162,248)	-	1,771,945	1,609,697
Saldos al 31 de diciembre de 2020	674,960	223,084	190,482	9,495,501	(419,298)	-	1,771,945	11,936,674
Movimientos inherentes a las decisiones de los Accionistas:								
Acuerdo tomado en Asamblea de los accionistas el 27 de abril de 2021:								
Aplicación del resultado del ejercicio 2020	-	-	-	1,771,945	-	-	(1,771,945)	-
Acuerdo tomado fuera de Asamblea por unanimidad de los accionistas el 19 de agosto de 2021:								
Decreto de dividendos (notas 7 y 13)	-	-	-	(4,459,400)	-	-	-	(4,459,400)
	-	-	-	(2,687,455)	-	-	(1,771,945)	(4,459,400)
Movimientos inherentes al reconocimiento del resultado integral:								
Resultado neto	-	-	-	-	-	-	838,202	838,202
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto de impuesto diferido (nota 12)	-	-	-	-	439,979	-	-	439,979
Remediciones por beneficios a los empleados	-	-	-	-	-	(9,850)	-	(9,850)
	-	-	-	-	439,979	(9,850)	838,202	1,268,331
Saldos al 31 de diciembre de 2021	$ 674,960	223,084	190,482	6,808,046	20,681	(9,850)	838,202	8,745,605

Las notas adjuntas son parte integrante de los estados financieros.

"Los presentes estados de variaciones en el capital contable se formularon de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las instituciones de crédito y los criterios relativos a los estados financieros básicos para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores con fundamento en lo dispuesto por los artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de Crédito, de observancia general y obligatoria, aplicados de manera consistente, encontrándose reflejados todos los movimientos de las cuentas del capital contable derivados de las operaciones efectuadas por la Compañía durante los años arriba mencionados, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables."

"Los presentes estados de variaciones en el capital contable fueron aprobados por el Consejo de Administración bajo la responsabilidad de los directivos que los suscriben."

RÚBRICA

Isabel Peña
Directora General

RÚBRICA

Linaldi Huerta
Gerente de Contabilidad



Daimler México, S. A. de C. V.

Estados de flujos de efectivo

Años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020

(Miles de pesos)

		2021	2020
Resultado neto	$	838,202	1,771,945
Ajustes por partidas que no implican flujo de efectivo:			
Provisiones		43,616	20,992
Impuestos a la utilidad causado y diferido		(13,829)	505,339
Otros		-	(162,253)
Subtotal		867,989	2,136,023
Actividades de operación:			
Cambio en inversiones en valores		3,444,039	(4,544,039)
Cambio en deudores por reporto		-	702,118
Cambio en cartera de crédito, neta		16,018,227	14,217,861
Cambio en otros activos operativos, neto		25,746	(706,184)
Cambio en pasivos bursátiles		(5,619,170)	(429)
Cambio en préstamos interbancarios y de otros organismos		(12,584,779)	(4,592,899)
Cambio en otros pasivos operativos		(141,549)	(91,220)
Cambio en instrumentos de cobertura (de partidas cubiertas relacionadas con actividades de operación)		100,775	(87,811)
Pago de impuesto sobre la renta		(465,817)	77,633
Flujos netos de efectivo de actividades de operación		1,645,461	7,111,053
Actividades de financiamiento:			
Pagos de reembolso parcial de prima en emisión de acciones		-	(3,816,000)
Pago de dividendos		(4,459,400)	-
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento		(4,459,400)	(3,816,000)
(Decremento) incremento neto de disponibilidades		(2,813,939)	3,295,053
Efectos por cambios en el valor de disponibilidades		-	162,253
Disponibilidades al inicio del periodo		7,209,124	3,751,818
Disponibilidades al final del periodo	$	4,395,185	7,209,124

Las notas adjuntas son parte integrante de los estados financieros.

"Los presentes estados de flujos de efectivo se formularon de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las instituciones de credito y los criterios relativos a los estados financieros básicos para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de Crédito, de observancia general y obligatoria, aplicados de manera consistente, encontrándose reflejados todos los orígenes y aplicaciones de efectivo derivados de las operaciones efectuadas por la Compañía durante los años arriba mencionados, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables."

"Los presentes estados de flujos de efectivo fueron aprobados por el Consejo de Administración bajo la la responsabilidad de los directivos que los suscriben."

RÚBRICA

Isabel Peña

RÚBRICA

Linaldi Huerta

Daimler México, S. A. de C. V.

Notas a los estados financieros

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2021 y 2020

(Miles de pesos)

(1) Actividad de Daimler México, S. A. de C. V.-

Daimler México, S. A. de C. V. (DM o la Compañía) es una sociedad constituida el 21 de mayo de 2007 bajo las leyes mexicanas con domicilio fiscal en Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 3, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos y su sitio web es www.daimler.com.mx. La Compañía es subsidiaria de Daimler Trucks Finance Canada Inc. (antes Daimler Canada Investments Company) que a su vez es subsidiaria de Daimler Truck AG (DTAG).

La Compañía se dedica a la obtención y el otorgamiento de financiamientos para las operaciones de las compañías afiliadas de DTAG que operan en México. La Compañía obtiene recursos a través de la emisión de Certificados Bursátiles y la contratación de deuda bancaria; las obligaciones derivadas de dichas operaciones cuentan con la garantía irrevocable e incondicional de DTAG. A partir del 1 de noviembre de 2021, la Compañía como una entidad del negocio de Trucks únicamente proporcionará servicios de tesorería y fondeo a empresas DTAG en México.

- Con fecha 1 de Noviembre de 2021, el Consejo de Supervisión y el Consejo de Administración de Daimler AG en Alemania, acordaron la escisión de su negocio de camiones y autobuses. Derivado de lo anterior DTAG tiene una gestión independiente y un gobierno corporativo autónomo (que incluye un presidente independiente del Consejo de Supervisión). DTAG califica dentro del índice de acciones DAX (Deutscher Aktienindex, índice de las 40 compañías más grandes de Alemania). La transacción y la cotización de DTAG en la Bolsa de Valores de Frankfurt se culminó durante 2021.

Como parte de una estructura corporativa tanto Mercedes-Benz como DTAG contarán con el respaldo de entidades de servicios financieros cautivos y de movilidad, para impulsar las ventas con soluciones de movilidad, arrendamiento y financiamiento a la medida, aumentando la retención y fomentando la lealtad del cliente. En este proceso Mercedez Benz Group AG (antes Daimler AG) planea asignar recursos y equipos de la actual Daimler Mobility a Mercedes-Benz y Daimler Truck AG.

DTAG pretende generar valor para sus accionistas acelerando la ejecución de sus planes estratégicos, elevando su rentabilidad e impulsando el desarrollo de tecnologías libres de emisiones para camiones y autobuses.

- Hasta el 30 de junio de 2021, la Compañía no contaba con empleados, por lo que su administración era llevada a cabo por Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C. V. (DSCM) (Compañía relacionada), quien le proporcionaba servicios administrativos a cambio de un honorario. El 23 de abril de 2021, fue publicado el decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, de la Ley del Seguro Social, de la Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, del Código Fiscal de la Federación, de la Ley del Impuesto sobre la Renta y de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, en materia de subcontratación laboral, dicho decreto abarca distintos temas, laborales y fiscales, consecuentemente, a partir del 1 de Julio de 2021, la Compañía recibió el traspaso de los empleados que anteriormente le prestaban servicios a través de DSCM, así como los pasivos laborales relacionados con este personal.

(Continúa)

Daimler México, S. A. de C. V.

Notas a los estados financieros

(Miles de pesos)

(2) Autorización y bases de presentación -

Autorización

El 26 de abril de 2022, Isabel Peña Directora General y Linaldi Huerta, jefe de reporteo financiero/CFO, autorizaron la emisión de los estados financieros y sus correspondientes notas.

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles (LGSM), los estatutos de la Compañía y las disposiciones de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión), los accionistas de la Compañía y la Comisión tienen facultades para modificar los estados financieros después de su emisión. Los estados financieros de 2021 adjuntos, se someterán a la aprobación de la próxima Asamblea de Accionistas.

Bases de presentación

(a) Declaratoria de cumplimiento-

Los estados financieros de la Compañía están preparados de acuerdo con los Criterios de Contabilidad para las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple Reguladas en México establecidos por la Comisión ya que más del 70% de los activos de la Compañía corresponden a actividades de otorgamiento de crédito, por lo tanto, la Compañía debe de preparar sus estados financieros de conformidad con los criterios de contabilidad a que se refiere el artículo 87-D, fracción V, de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, en cumplimiento a lo señalado en el artículo 78 de la Circular Única de Emisoras.

El 12 de enero de 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la resolución que modificó las disposiciones de carácter general aplicables a las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple Reguladas (SOFOMES), donde se establece que aquellas SOFOMES que tengan valores de deuda inscritos en el Registro Nacional de Valores, como es el caso de la Compañía (ver nota 10), para el registro de sus operaciones aplicarán los criterios de contabilidad para las instituciones de crédito en México establecidos por la Comisión en el anexo 33 de las disposiciones de carácter general aplicables a las instituciones de crédito (las Disposiciones), a excepción de la serie "D" de dichos criterios, ya que deberán aplicar la serie "D", de los criterios relativos a los estados financieros básicos para SOFOMES, vigentes a partir de 2015 (en su conjunto "los Criterios de Contabilidad").

Los Criterios de Contabilidad indicados en el párrafo anterior, señalan que a falta de criterio contable específico de la Comisión para las instituciones de crédito, y en un contexto más amplio de las Normas de Información Financiera mexicanas (NIF), se aplicarán las bases de supletoriedad previstas por la NIF A-8, y sólo en caso de que las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) a que se refiere la NIF A-8 no den solución al reconocimiento contable, se podrá optar por aplicar otra norma supletoria que pertenezca a cualquier otro esquema normativo, siempre que cumpla con todos los requisitos señalados en la citada NIF, debiéndose aplicar la supletoriedad en el siguiente orden: los principios contabilidad generalmente aceptados en los Estados Unidos de América (US GAAP) y cualquier norma de contabilidad que forme parte de un conjunto de normas formal y reconocido, siempre y cuando cumpla con los requisitos del criterio A-4 de la Comisión.

(b) Uso de juicios y estimaciones-

La preparación de los estados financieros requiere que la Administración efectúe estimaciones y suposiciones que afectan los importes registrados de activos y pasivos y la revelación de activos y pasivos contingentes a la fecha de los estados financieros, así como los importes registrados de ingresos y gastos durante el período.

(Continúa)

Juicios

La información sobre juicios realizados en la aplicación de políticas contables que tienen el efecto más importante sobre los importes reconocidos en los estados financieros se describe en las notas a los estados financieros que se mencionan a continuación:

- Notas 3(f) y 8(b) - Determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios y de recuperabilidad de cuentas por cobrar: supuestos e insumos utilizados en su determinación;
- Nota 6 - Valuación de instrumentos financieros derivados: supuestos claves para determinar el valor de mercado, sobre todo aquellos derivados complejos o sin un mercado activo;
- Nota 18 - Medición de obligaciones por beneficios definidos: supuestos actuariales claves.

Supuestos e incertidumbres en las estimaciones

La información sobre supuestos e incertidumbres de estimación que tienen un riesgo significativo de resultar en un ajuste material a los importes en los libros de activos y pasivos en el siguiente año, se incluyen en las siguientes notas a los estados financieros:

- Notas 3(f) y 8(b) - Determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios y de recuperabilidad de cuentas por cobrar: supuestos e insumos utilizados en su determinación.
- Nota 6 - Valuación de instrumentos financieros derivados: supuestos claves para determinar el valor de mercado, sobre todo aquellos derivados complejos o sin un mercado activo.
- Nota 18 - Medición de obligaciones por beneficios definidos: supuestos actuariales claves.

(c) Moneda funcional y de informe-

Los estados financieros de la Compañía se presentan en moneda de informe peso mexicano, que es igual a la moneda de registro y a su moneda funcional.

Para propósitos de revelación en las notas a los estados financieros, cuando se hace referencia a pesos o "$" se trata de miles de pesos mexicanos y cuando se hace referencia a dólares, se trata de miles de dólares de los Estados Unidos de América.

(d) Reconocimiento de activos y pasivos financieros en su fecha de concertación-

Los estados financieros reconocen los activos y pasivos provenientes de inversiones en valores, reportos e instrumentos financieros derivados en la fecha en que la operación es concertada, independientemente de su fecha de liquidación.

(e) Resultado integral

Se compone por el resultado neto del ejercicio más otras partidas que representan una ganancia o pérdida del mismo período, las cuales, de conformidad con las prácticas contables seguidas por la Compañía, se presentan directamente en el capital contable sin requerir la presentación de un estado de resultado integral, tales como el resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo y las remediciones por beneficios definidos a los empleados.

(Continúa)

(3) Resumen de las principales políticas contables-

Las políticas contables que se muestran a continuación se han aplicado uniformemente en la preparación de los estados financieros que se presentan;

(a) Reconocimiento de los efectos de inflación-

Los estados financieros adjuntos incluyen el reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera hasta el 31 de diciembre de 2007, fecha en que conforme a la NIF B-10 "Efectos de la inflación" se cambió a un entorno económico no inflacionario utilizando para tal efecto el valor de la Unidad de Inversión (UDI), que es una unidad de cuenta cuyo valor es determinado por el Banco de México (Banco Central) en función de la inflación.

El porcentaje de inflación anual y acumulada en los tres últimos ejercicios y los índices utilizados para determinar la inflación, se muestran a continuación:

			Inflación	
31 de diciembre de		**UDI**	**Del año**	**Acumulada**
2021	$	7.1082	7.61%	14.16%
2020		6.6055	3.23%	11.31%
2019		6.3990	2.77%	15.03%

(b) Disponibilidades-

Las disponibilidades están integradas principalmente por saldos de bancos, depósitos bancarios (en moneda nacional), y depósitos "overnight" en moneda extranjera, los cuales se registran a su valor nominal y las disponibilidades en moneda extranjera se valúan al tipo de cambio publicado por el Banco de México a la fecha de formulación de estos estados financieros. Los rendimientos que generan las disponibilidades se reconocen en resultados conforme se devengan en el rubro de "Ingresos por intereses".

(c) Inversiones en valores-

Comprende títulos de deuda adquiridos con la intención de la Administración y la capacidad de mantenerlos a su vencimiento, los cuales son clasificados utilizando la categoría que se describe a continuación:

Títulos conservados al vencimiento-

Son aquellos títulos de deuda, con pagos fijos o determinables y con vencimiento fijo, respecto de los cuales se tiene tanto la intención como la capacidad de conservarlos hasta su vencimiento. Los títulos se reconocen inicialmente a su valor razonable y posteriormente se valúan a su costo amortizado, lo cual implica que la amortización del interés o descuento, así como de los costos de transacción, forman parte de los intereses devengados que se reconocen en resultados dentro del rubro "Ingresos por intereses". Los intereses se reconocen en resultados conforme se devengan.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, no se efectuaron transferencias de títulos entre categorías.

(Continúa)

(d) Operaciones con instrumentos financieros derivados con fines de cobertura-

Para mitigar los riesgos derivados de las fluctuaciones en las tasas de interés y tipo de cambio, la Compañía utiliza selectivamente instrumentos financieros derivados con fines de cobertura, tales como swaps de tasas de interés y forwards.

Dichos instrumentos, se reconocen inicial y subsecuentemente a su valor razonable, y su tratamiento contable se describe a continuación:

Swaps–

Las operaciones de intercambio de flujos o de rendimientos de activos (swaps), se registran en el activo y en el pasivo por el derecho y la obligación derivada del contrato. Tanto la posición activa como la pasiva se valúan a valor razonable, reflejando el valor neto del swap en el balance general y la utilidad o pérdida correspondiente en los resultados.

Contratos adelantados (forwards)-

El valor razonable del contrato corresponde al valor razonable de los derechos y obligaciones del mismo.

La porción efectiva del resultado por valuación de las coberturas designadas como flujo de efectivo se reconoce en el capital contable, en tanto que la porción inefectiva del cambio en el valor razonable se reconoce en el resultado por intermediación. Dicho efecto por valuación se presenta en el balance general dentro del rubro de "Derivados".

En el caso de que el instrumento de cobertura de flujo de efectivo expire, sea ejercido, terminado o la cobertura no cumpla con los requisitos para ser considerada como tal, se revoca la designación de cobertura a la vez que, la valuación del instrumento de cobertura de flujo de efectivo que se encuentra dentro del capital contable permanece en dicho rubro y se reconoce gradualmente en el resultado por intermediación hasta que hubiera sucedido la transacción pronosticada.

En el caso de coberturas de valor razonable, el resultado por valuación del instrumento de cobertura deberá ser reconocido en los resultados del periodo y el resultado por la valuación de la partida cubierta atribuible al riesgo cubierto deberá ajustar el valor en libros de dicha partida y ser reconocido en los resultados del periodo, lo anterior incluso si la partida cubierta es una inversión en valores clasificada como disponible para la venta.

(e) Cartera de crédito-

Representa el saldo de la disposición total o parcial de las líneas de crédito otorgadas a los acreditados más los intereses devengados no cobrados. La estimación preventiva para riesgos crediticios se presenta deduciendo los saldos de la cartera de crédito.

Las líneas de crédito no dispuestas se registran en cuentas de orden, en el rubro de "Compromisos crediticios".

La Compañía otorga financiamiento a las partes relacionadas que operan en México bajo el control del grupo DTAG.

El otorgamiento de crédito se realiza con base en un análisis de crédito basado en las políticas internas y manuales de operación establecidos por la Compañía.

Cartera vencida.- Compuesta por créditos:

1) Cuyos acreditados son declarados en concurso mercantil, con excepción de aquellos créditos que:

   i. continúen recibiendo pago en términos de lo previsto por la fracción VIII del artículo 43 de la Ley de Concursos Mercantiles (LCM),
   ii. sean otorgados al amparo del artículo 75 en relación con las fracciones II y III del artículo 224 de la LCM.

2) Cuyo principal, intereses o ambos no hayan sido liquidados en los términos pactados originalmente, considerando al efecto lo que se menciona a continuación:

Créditos comerciales con amortización única de capital e intereses – Cuando presentan 30 o más días desde la fecha en que ocurra el vencimiento.

Créditos comerciales con amortización única de capital y pagos periódicos de intereses – Cuando los intereses presentan un período de 90 o más días vencidos, o el principal 30 o más días vencidos.

Documentos de cobro inmediato – Los documentos de cobro inmediato a que se refiere el criterio contable B-1 "Disponibilidades", serán reportados como cartera vencida al momento en el cual se presente dicho evento.

Debido a que la función principal de la Compañía es manejo de bienes y recursos monetarios de las partes relacionadas pertenecientes al Grupo Daimler Truck AG que operan en México, no se tienen saldos insolutos vencidos de créditos ya que los cobros se reciben de acuerdo al vencimiento y por lo tanto no se tiene cartera vencida.

Los intereses correspondientes a las operaciones de crédito, se reconocen en resultados conforme se devengan, independientemente de su exigibilidad.

(f) Estimación preventiva para riesgos crediticios-

La Compañía determina una estimación preventiva para riesgos crediticios, la cual a juicio de la Administración, es suficiente para cubrir cualquier pérdida de la cartera de crédito.

La Administración determina las estimaciones preventivas de riesgo crediticio, sobre una base de pérdida esperada, aplicable para la totalidad de la cartera comercial, en apego a las metodologías establecidas en el Capítulo V del Título Segundo "Calificación de Cartera Crediticia" de las Disposiciones, establecidas por la Comisión, las cuales se describen en la a continuación:

- Para créditos otorgados a personas morales, con ingresos mayores o iguales al equivalente en moneda nacional a 14 millones de UDI's, la estimación se constituye de acuerdo con la metodología general establecida en el Anexo 22 de las Disposiciones;

- En el caso de créditos otorgados a entidades financieras, dicha estimación se constituye conforme a la aplicación de la metodología general descrita en el Anexo 20 de las Disposiciones.

(Continúa)

La clasificación de la cartera de crédito comercial por grado de riesgo al 31 de diciembre de 2021 y 2020, se agrupa como se indica a continuación:

Grado de riesgo	Rangos de porcentajes de reservas preventivas	
A-1	-	0.90%
A-2	0.901	1.50%
B-1	1.501	2.00%
B-2	2.001	2.50%
B-3	2.501	5.00%
C-1	5.001	10.00%
C-2	10.001	15.50%
D	15.501	45.00%
E	Mayor a	45.00%

Los incrementos de la estimación preventiva para riesgos crediticios, como resultado del proceso de calificación, se registran en los resultados ajustando el margen financiero.

Metodología general-

La Compañía califica y registra una provisión para cada crédito, con las cifras correspondientes al último período de pago conocido, así como variables cuantitativas y cualitativas del acreditado considerando la probabilidad de incumplimiento, la severidad de la pérdida y la exposición al incumplimiento del i-ésimo crédito, conforme a la fórmula que se indica a continuación:

$$R_i = PI_i \times SP_i \times EI_i$$

En donde:
R_i= Monto de reservas a constituir para el i-ésimo crédito.
PI_i= Probabilidad de Incumplimiento del i-ésimo crédito.
SP_i= Severidad de la Pérdida del i-ésimo crédito.
EI_i= Exposición al Incumplimiento del i-ésimo crédito.

(g) Otras cuentas por cobrar-

Las otras cuentas por cobrar diferentes a la cartera de crédito de la Compañía representan, entre otras, deudores diversos y pagos anticipados de impuestos. Por las cuentas por cobrar relativas a deudores identificados cuyos saldos no sean recuperados en un plazo de 90 días naturales (60 días para el caso de deudores no identificados), se crea una estimación por el importe total del adeudo. No se constituye dicha estimación por saldos a favor de impuestos.

(h) Otros activos-

Los otros activos incluyen gastos por colocación de deuda que se amortizan conforme al plazo de la misma. Los pagos anticipados se registran a su costo.

(Continúa)

(i) Impuesto Sobre la Renta (ISR) y la utilidad y participación de los trabajadores en la utilidad (PTU a partir del ejercicio 2021, por la incorporación de los empleados que se mencionan en la nota 1)-

El ISR y la PTU causados en el año se determina conforme a las disposiciones fiscales y legales vigentes.

El ISR diferido, se registra de acuerdo con el método de activos y pasivos, que compara los valores contables y fiscales de los mismos. Se reconoce ISR diferido (activo y pasivo) por las consecuencias fiscales futuras atribuibles a las diferencias temporales entre los valores reflejados en los estados de los activos y pasivos existentes y sus bases fiscales relativas, así como por pérdidas fiscales por amortizar y otros créditos fiscales por recuperar. Los activos y pasivos por ISR diferido se calculan utilizando las tasas establecidas en la ley correspondiente, que se aplicarán a la utilidad gravable en los años en que se estima que se revertirán las diferencias temporales.

El efecto de cambios en las tasas fiscales sobre el impuesto a la utilidad diferido se reconoce en los resultados del período en que se aprueban dichos cambios.

El ISR diferido se presenta y clasifica en los resultados del período, excepto aquellos que se originan de una transacción que se reconoce en los "Otros Resultados Integrales" (ORI) o directamente en un rubro de capital contable.

(j) Pasivos bursátiles y préstamos bancarios y de otros organismos-

Los pasivos financieros provenientes de la emisión de instrumentos financieros de deuda, se registran al valor de la obligación que representan, con base en los saldos insolutos de la emisión y se presentan en el balance general no consolidado en el rubro de "Pasivos bursátiles". Los intereses se reconocen en resultados conforme se devengan en el rubro de "Gastos por intereses".

El importe de los gastos de emisión, se registrará como un pago anticipado, debiendo reconocerse en los resultados del ejercicio como gastos por intereses, según corresponda conforme se devengue. El pago anticipado por gastos de emisión se presentará dentro del rubro de "Otros activos".

Los préstamos bancarios y de otros organismos a corto y largo plazo de bancos nacionales se registran tomando como base el valor contractual de la obligación. Los intereses a cargo se reconocen en resultados conforme se devengan en el rubro de "Gastos por intereses".

(k) Provisiones-

La Compañía reconoce con base en estimaciones de la Administración, provisiones de pasivo por aquellas obligaciones presentes en las que la transferencia de activos o la prestación de servicios son virtualmente ineludibles y surgen como consecuencia de eventos pasados.

(l) Margen financiero-

Los ingresos por intereses derivados de la cartera de crédito se reconocen en el estado de resultados conforme se devengan.

Los rendimientos sobre depósitos que generan intereses, se reconocen en el estado de resultados conforme se devengan.

Los gastos por intereses derivados de pasivos bursátiles así como los derivados de préstamos bancarios y de otros organismos se reconocen en el estado de resultados conforme se devengan.

(m) ***Beneficios a los empleados de largo plazo-***

El personal de la Compañía está cubierto con un plan híbrido, es decir, un plan de beneficios definidos que tiene un componente de contribución definida. La contribución se basa en una aportación por parte de la empresa del 5% del sueldo base del empleado y una aportación del empleado de hasta un 6% donde la empresa iguala dicha aportación del empleado con un tope del 3%, este plan incluso garantiza como beneficio mínimo la indemnización legal (máximo entre 0.30% del sueldo pensionable por cada año de servicio y 3 meses más 20 días por cada año de servicio).

La Compañía tiene un plan de beneficio de seguro de gastos médicos mayores para jubilados, que consiste en la cobertura del 60% del costo total de la póliza anual siempre y cuando el empleado cubra el 40% restante.

Las obligaciones por aportaciones a planes de contribución definida y plan de gastos médicos mayores, se reconocen en resultados a medida en que los servicios relacionados son prestados por los empleados. Las contribuciones pagadas por anticipado se reconocen como un activo en la medida en que el pago por anticipado dé lugar a una reducción en los pagos a efectuar en el futuro o a un reembolso en efectivo.

Derivado de la garantía mínima a que tiene derecho el empleado, los beneficios por terminación por causas distintas a la reestructuración y al retiro, a que tienen derecho los empleados, se reconocen en los resultados de cada ejercicio, con base en cálculos actuariales independientes de conformidad con el método de crédito unitario proyectado, considerando los sueldos proyectados. Al 31 de diciembre de 2021, para efectos del reconocimiento de los beneficios al retiro, la vida laboral promedio remanente de los empleados que tienen derecho a los beneficios del plan es aproximadamente de 15 años.

Las remediciones, que incluyen las ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se reflejan de inmediato en el estado separado de situación financiera como un cargo o un crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el período en el que ocurren. Las remediciones reconocidas en otros resultados integrales se reflejan de inmediato en el patrimonio y no se reclasifican a resultados

Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período de la obligación el activo o pasivo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican como se indica a continuación:

- Costo por servicio (incluido el costo del servicio actual, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).

- Los gastos o ingresos por interés netos.

La Compañía presenta los dos primeros componentes de los costos por el plan como un gasto o un ingreso según la partida.

(Continúa)

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el balance general, representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes de pensiones de la Compañía. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Compañía ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Compañía reconoce los costos de reestructuración relacionados.

(n) Beneficios a los empleados de corto plazo-

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones y prima vacacional en el periodo de servicio en que es prestado.

Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por dicho servicio.

(o) Operaciones en moneda extranjera-

Las operaciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente en las fechas de celebración o liquidación. Los activos y pasivos en moneda extranjera se convierten al tipo de cambio de cierre de jornada vigente a la fecha del balance general determinado por el Banco de México. Las diferencias en cambios incurridas en relación con activos o pasivos contratados en moneda extranjera se registran en los resultados del ejercicio en el rubro de "Resultado por intermediación, neto".

(p) Contingencias-

Las obligaciones o pérdidas importantes relacionadas con contingencias se reconocen cuando es probable que sus efectos se materialicen y existen elementos razonables para su cuantificación. Si no existen estos elementos razonables, se incluye su revelación en forma cualitativa en las notas a los estados financieros. Los ingresos, utilidades o activos contingentes se reconocen hasta el momento en que existe certeza de su realización.

(q) Concentración de negocios-

Derivado de que la actividad principal de la Compañía consiste en la obtención y el otorgamiento de financiamientos para las operaciones de las compañías afiliadas de DTAG que operan en México, el 100% de la cartera de crédito y el 98% de sus ingresos se integran de transacciones con partes relacionadas.

(4) Posición en moneda extranjera-

Los activos y pasivos monetarios, en moneda extranjera, al 31 de diciembre de 2021 y 2020, se muestran en la hoja siguiente.

(Continúa)

Dólares		**2021**	**2020**
Activos (principalmente disponibilidades, inversiones en valores y cartera de crédito)		512,146	1,035,910
Pasivos (principalmente pasivos bursátiles, préstamos bancarios y de otros organismos)		(266,301)	(1,026,504)
Posición activa, neta		**245,845**	**9,406**
Posición valorizada, neta	$	**5,060,373**	**187,637**

El tipo de cambio del peso en relación con el dólar al 31 de diciembre de 2021 y 2020, fue de $20.58 y $19.95 pesos, respectivamente.

(5) Disponibilidades-

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, el rubro de disponibilidades se integra como sigue:

Disponibilidades:		**2021**	**2020**
Depósitos bancarios en moneda nacional	$	256,005	1,382,847
Disponibilidades restringidas en moneda extranjera*		4,139,180	5,826,277
Total de disponibilidades	$	**4,395,185**	**7,209,124**

* Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, las disponibilidades restringidas corresponden a depósitos por 200,213 dólares y 292,063 dólares con un plazo de vencimiento de 1 día y tasas de rendimientos de 0.22% y 0.25% respectivamente.

Los intereses ganados por disponibilidades restringidas en moneda extranjera ascendieron a $29,236 y $23,400, al 31 de diciembre de 2021 y 2020, respectivamente (ver nota 15).

(6) Inversiones en valores-

Al 31 de diciembre de 2021, las inversiones en valores corresponden a títulos conservados al vencimiento que consiste en un pagaré de $1,100,000 con un plazo de vencimiento de 7 días, a una tasa de rendimiento de 5.64%.

Al 31 de diciembre de 2020, las inversiones en valores corresponden a títulos conservados al vencimiento que consisten en pagarés por un capital de 175,000 dólares equivalentes a $3,491,026 con un plazo de vencimiento de 5 y 7 días habiles y una tasa de rendimiento de 0.08% y 1.65%, respectivamente, y un pagaré de $1,050,000 con un plazo de vencimiento de 8 días hábiles y una tasa de rendimiento de 4.40%.

Los intereses ganados por inversiones en valores ascendieron a $61,262 y $87,321 por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, respectivamente (ver nota 15).

(Continúa)

(7) Derivados con fines de cobertura-

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los derivados de cobertura se presentan a continuación:

31 de diciembre de 2021

Instrumento	*Subyacente*	Nocional en pesos		Nocional en dólares		Vencimiento		Valor razonable (Activo)	Valor razonable (Pasivo)
		A recibir	A entregar	A recibir	A entregar				
Interest Rate Swaps (IRS)	MXN-TIIE	$ -	(3,600,000)	-	-	2022	$	-	(10,050)
Total corto plazo								-	**(10,050)**
IRS	MXN-TIIE	1,700,000	(1,700,000)	-	-	2023		59,535	-
Total largo plazo								**59,535**	
Total IRS							$	**59,535**	**(10,050)**

31 de diciembre de 2020

Instrumento	*Subyacente*	Nocional en pesos		Nocional en dólares		Vencimiento		Valor razonable (Activo)	Valor razonable (Pasivo)
		A recibir	A entregar	A recibir	A entregar				
IRS	MXN-TIIE	$ -	(5,380,000)	-	-	2021	$	-	(61,777)
Total corto plazo								**-**	**(61,777)**
IRS	MXN-TIIE	-	(3,600,000)	-	-	2022		-	(133,441)
IRS	MXN-TIIE	1,700,000	(450,000)			2023		120,716	(2,963)
IRS	USD-LIBOR	-	-	-	(250,000)	2023		-	(400,816)
Total largo plazo								**120,716**	**(537,220)**
Total IRS							$	**120,716**	**(598,997)**

De flujo de efectivo:

Los instrumentos derivados designados como de cobertura de flujos de efectivo son swaps de tasa de interés en los que la Compañía paga una tasa variable (TIIE a 28 días) y recibe una tasa fija. El riesgo a cubrir con esta cobertura es la variabilidad en los flujos de efectivo relacionados con los cambios en la valuación periódica de los pasivos bursátiles y préstamos bancarios (ver notas 10 y 11).

El efecto por la valuación correspondiente a la porción efectiva de la cobertura, neto de impuestos a la utilidad diferidos al 31 de diciembre de 2021 y 2020, ascendió a $20,681 y $(419,298), respectivamente, y se presenta dentro del capital contable (nota 13).

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 no hubo efecto en resultados por inefectividad de coberturas.

(Continúa)

Cobertura de flujos de efectivo

Las características de los instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo y la posición cubierta se detallan a continuación:

Descripción de la cobertura	Naturaleza del riesgo cubierto	Instrumento(s) designado(s) como cobertura	Valor razonable		Gastos por intereses		Utilidad integral del ejercicio		Reclasificación de la utilidad integral a resultado del ejercicio		Rubro del estado de resultados afectado	Partida cubierta	Inefectividad reconocida en resultados	
			2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020			2021	2020
Cobertura de créditos de tasa variable a tasas fija en dólares	Tasas variables de instrumentos financieros	IRS: Paga variable y recibe fija	$ -	(400,816)	-	111,652	148,759	(148,759)	(148,759)	-	Gastos por intereses	Créditos bancarios	-	-
Cobertura de créditos de tasa variable a tasas fija en moneda nacional	Tasas variables de instrumentos financieros	IRS: Paga variable y recibe fija	(10,050)	(198,181)	113,569	173,172	479,782	(71,386)	-	(3,648)	Gastos por intereses	Créditos bancarios	-	-

Cobertura de valor razonable

Las características de los instrumentos financieros derivados de cobertura de valor razonable y la posición cubierta se detallan a continuación:

Descripción de la cobertura	Naturaleza de los riesgos cubiertos	Instrumentos designados como cobertura	Valor razonable		Ganancias y pérdidas del instrumento de cobertura		Ganancias y pérdidas de la partida cubierta		Partida cubierta
			2021	2020	2021	2020	2021	2020	
Cobertura de tasa fija de créditos en moneda nacional para cambiar a flotante	Riesgo de tasa fija de banco	IRS: Paga interés fijo y recibe variable	$ 59,535	120,716	100,775	72,524	(100,775)	(72,524)	Crédito vigente de banco

(Continúa)

(8) Cartera crediticia y estimación preventiva para riesgos crediticios-

La cartera crediticia de la Compañía se integra al 31 de diciembre de 2021 y 2020, en un 100% por créditos comerciales otorgados a partes relacionadas para la realización de sus actividades.

(a) Cartera de crédito vigente-

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, la cartera de crédito vigente, se integra como se indica a continuación:

Créditos comerciales	**2021**			**2020**		
	Moneda nacional	**Dólares Valorizados**	**Total**	**Moneda nacional**	**Dólares Valorizados**	**Total**
Actividad empresarial o comercial	$ -	926,398	926,398	-	11,305,286	11,305,286
Entidades financieras	24,353,420	332	24,353,752	35,104,556	41,611	35,146,167
Total de cartera vigente	$ **24,353,420**	**926,730**	**25,280,150**	**35,104,556**	**11,346,897**	**46,451,453**

Las tasas promedio anuales de rendimiento de la cartera de crédito en pesos al 31 de diciembre de 2021 y 2020, fueron de 6.71% y 6.84%, respectivamente, y de la cartera de crédito en dólares en 2.54% y 3.85%, respectivamente.

Los saldos por cobrar a partes relacionadas que integran la cartera de crédito vigente al 31 de diciembre de 2021 y 2020, se integran como se muestra en la tabla siguiente:

Cuentas por cobrar:		**2021**	**2020**
Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. (1)	$	15,188,737	21,415,665
Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM, E. N. R. (2)		9,165,015	13,730,502
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R. L. de C. V. (3)		926,398	3,239,290
Daimler Compra y Manufactura México, S. de R. L. de C. V. (4)		-	8,065,996
	$	**25,280,150**	**46,451,453**

(1) El saldo por cobrar con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. al 31 de diciembre de 2021, corresponde principalmente a préstamos en pesos por un valor total de $14,972,388 con vencimientos en enero de 2024, a tasas de interés de entre el 4.79% y el 9.24%; así como préstamos en dólares con un valor total de 700 dólares con vencimientos en enero de 2023, a tasas de interés de entre el 3.25% y el 3.28%. Al 31 de diciembre 2020 corresponde a préstamos en pesos por un valor total de $21,251,422 con vencimientos en junio de 2023, a tasas de interés de entre el 4.79% y el 9.53%; así como préstamos en dólares con un valor total de 2,050 dólares con vencimientos en enero de 2023, a tasas de interés de entre el 3.25% y el 4.22%.

(Continúa)

(2) El saldo por cobrar con Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM E.N.R. al 31 de diciembre 2021, corresponde principalmente a préstamos en pesos con un valor total de $8,250,000 con vencimientos en noviembre de 2023, a tasas de interés de entre el 4.87% y 9.28%. Al 31 de diciembre 2020 corresponde a préstamos en pesos con un valor total de $13,280,000 con vencimientos en septiembre de 2023, a tasas de interés de entre el 4.85% y 9.72%.

(3) El saldo por cobrar con Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R. L. de C. V. al 31 de diciembre de 2021, corresponde a un préstamo en dólares con un valor total de 45,000 dólares con vencimiento en febrero de 2022, a tasa de interés del 1.26%. Al 31 de diciembre 2020 corresponde a préstamos en dólares con un valor total de $162,300 dólares con vencimientos en agosto de 2022, a tasas de interés entre el 1.88% y 3.75%.

(4) El saldo por cobrar con Daimler Compra y Manufactura México, S. de R. L. de C. V. al 31 diciembre de 2020, corresponde principalmente al capital de préstamos con un valor total de 400,000 dólares con vencimientos hasta noviembre de 2023, a tasas de interés entre 4.35% y 5.42%.

El ingreso por intereses correspondiente a la cartera de crédito por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, ascienden a $2,613,140 y $3,930,567, respectivamente, los cuales están registrados en el rubro de "Ingreso por intereses"(nota 15).

(b) Estimación preventiva para riesgos crediticios

Los resultados sobre la cartera evaluada al 31 de diciembre de 2021 y 2020, se analizan en la tabla siguiente:

Grado de riesgo de cartera evaluada		Cartera evaluada 31 diciembre de 2021	Estimación preventiva para riesgos crediticios 31 diciembre de 2021	Cartera evaluada 31 diciembre de 2020	Estimación preventiva para riesgos crediticios 31 diciembre de 2020
A1-Mínimo	$	926,398	5,712	-	-
A2-Mínimo		15,188,737	150,292	-	-
B1-Bajo		-	-	11,305,286	187,692
B2-Bajo		-	-	-	-
B3-Bajo		-	-	35,146,167	1,033,087
C1-Medio		-	-	-	-
C2-Medio		9,165,015	996,598	-	-
Total de la cartera evaluada*	$	**25,280,150**	**1,152,602**	**46,451,453**	**1,220,779**

* Al 31 de diciembre 2021 y 2020, no existe cartera evaluada con grado de riesgo D y E.

La estimación preventiva para riesgos crediticios al 31 de diciembre de 2021 se integra como se presenta a continuación:

Estimación crédito comercial		2021	2020
Actividad empresarial o comercial	$	5,712	187,693
Entidades financieras		1,146,890	1,033,086
Total estimación preventiva para riesgos crediticios	**$**	**1,152,602**	**1,220,779**

(Continúa)

Los movimientos de la estimación preventiva para riesgos crediticios por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, se analizan a continuación:

		2021	2020
Saldo al 1 de enero	$	1,220,779	2,251,358
Liberación de estimaciones:			
Reconocidos en resultados, neto		(68,177)	(1,030,579)
Saldo al 31 de diciembre	**$**	**1,152,602**	**1,220,779**

(c) Políticas y procedimientos para el otorgamiento de créditos (no auditado)-

El principal objetivo de la actividad de la Compañía es mantener la solvencia y la flexibilidad financiera de las entidades del Grupo Daimler en México apoyando la estrategia del grupo y los negocios operativos del Grupo Daimler en cualquier momento.

De acuerdo con las directrices financieras globales establecidos, el Grupo Daimler aplica un enfoque de financiamiento centralizado la cual prevé enfocarse en el financiamiento local.

Tesorería se encarga de la administración centralizada de la liquidez, teniendo que garantizar el fondeo necesario entre las entidades Daimler en México.

Debiendo asegurar en el otorgamiento del fondeo lo siguiente:

- "Liquidity Matched" Coincidencia entre los plazos de los pasivos con los "run-off" de los activos o las necesidades de financiamiento.
- "Interest Rate Matched" Las empresas del grupo deben tener posiciones de riesgo de tasa de interés similares.
- "Currency Matched" Las medidas de fondeo no pueden incrementar el riesgo cambiario.
- "Country Matched" Las operaciones de fondeo se harán en el moneda local original de una empresa del grupo.

Implicaciones COVID 19-

La pandemia causada por el COVID-19 no ha tenido implicaciones significativas en la información financiera de la Compañía en 2021 debido a que los préstamos con partes relacionadas que integran la cartera de crédito fueron respaldados por la casa matriz DTAG y no han existido casos de impagos o modificaciones significativas en las condiciones de contratación de la deuda con instituciones financieras o emitida en la Bolsa.

(9) Cargos diferidos, pagos anticipados e intangibles -

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los cargos diferidos, pagos anticipados e intangibles se integran de gastos de colocación de deuda por amortizar por $15,085 y $49,509, respectivamente (nota 10).

(10) Pasivos bursátiles-

Con fecha 30 de noviembre de 2018 mediante oficio No. 153/12524/2018, la Comisión autorizó a la Compañía un programa de colocación de Certificados Bursátiles de corto y largo plazo con carácter revolvente por un monto de hasta $30,000,000 o su equivalente en UDIs o en dólares. Desde el 6 de septiembre de 2009, Mercedez-Benz Group AG (antes Daimler AG) ha otorgado garantía irrevocable a los tenedores de Certificados Bursátiles emitidos por DM y desde noviembre de 2011 también ha otorgado una garantía irrevocable a favor de entidades de crédito respecto a las obligaciones financieras bancarias contratadas por DM, no existiendo garantías adicionales derivadas de los préstamos obtenidos con instituciones bancarias.

Al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2021, la Compañía tenía suscritos los siguientes Certificados Bursátiles de corto y largo plazo, como se muestra a continuación:

		2021	2020
Corto plazo			
Certificados Bursátiles en pesos, que devengan intereses a tasas fijas y variables anuales de hasta 9.04% (8.96% en 2020) y hasta TIIE1M + 55pbs (TIIE1M + 50pbs en 2020), respectivamente, con vencimientos hasta agosto 2022 (septiembre 2021, en 2020).	$	4,000,000	5,517,889
Certificados Bursátiles en dólares americanos, que devengan intereses a tasa variable de Libor1M + 100 pbs, con vencimiento en febrero de 2022.		926,258	-
Total corto plazo		4,926,258	5,517,889
Largo plazo			
Certificados Bursátiles en pesos, que devengan intereses a tasas fijas de hasta 8.89% (9.04% en 2020) (y a tasas variables de hasta TIIE 1M + 55 pbs en 2020), con vencimientos hasta mayo 2023, en 2021 y 2020 .		3,700,000	7,700,000
Certificados Bursátiles en dólares americanos, que devengan intereses a tasa variable de Libor1M + 100 pbs, con vencimiento en febrero de 2022.		-	897,692
Total largo plazo		3,700,000	8,597,692
Total de Certificados Bursátiles		8,626,258	14,115,581
Intereses devengados por pagar		20,316	150,163
Total de Certificados Bursátiles	$	**8,646,574**	**14,265,744**

(Continúa)

Al 31 de diciembre de 2021, los vencimientos anuales de Certificados Bursátiles son como sigue:

		Importe
2022	$	4,946,574
2023		3,700,000
	$	**8,646,574**

Las emisiones de deuda de Certificados Bursátiles de corto plazo fueron colocadas por debajo de su valor nominal y los intereses fueron pagados por anticipado. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, el descuento asciende a $15,085 y $49,509, respectivamente, y se encuentra registrado en el rubro de "Cargos diferidos, pagos anticipados e intangibles" (nota 9). Dicho descuento se amortiza durante la vigencia de la emisión utilizando el método de interés efectivo.

Las emisiones de deuda de Certificados Bursátiles de largo plazo, fueron colocadas a su valor nominal e incluyen las comisiones del intermediario bursátil.

Los intereses que devengan los Certificados Bursátiles de largo plazo se liquidan conforme al calendario que se indica en cada emisión, regularmente cada 28 días; en caso de que el día de liquidación fuera inhábil, el interés se paga al siguiente día hábil, durante la vigencia de la emisión.

El gasto por interés correspondiente a los Certificados Bursátiles por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, ascienden a $590,339 y $945,686, respectivamente, los cuales están registrados en el rubro de "Gastos por intereses" (nota 15).

Al 31 de diciembre de 2021, la Compañía presenta las calificaciones de las agencias calificadoras como sigue en relación con las emisiones de Certificados Bursátiles:

	Fitch Ratings		**Standard & Poors**	
	Corto Plazo	**Largo Plazo**	**Corto Plazo**	**Largo Plazo**
Escala nacional	F1+(mex)	AAA(mex)	mxA-1+	mxAAA

(11) Préstamos bancarios y de otros organismos-

Como se menciona en la nota 1, a partir de noviembre 2021, entró en vigor la garantía de DTAG y Daimler Truck Holding AG que otorgan una garantía irrevocable a favor de entidades de crédito respecto a las obligaciones financieras bancarias contratadas por la Compañía, no existiendo garantías adicionales derivadas de los préstamos obtenidos con instituciones bancarias.

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los préstamos de bancos y de otros organismos a corto y largo plazo, se integran como se muestra en la hoja siguiente.

(Continúa)

Préstamos bancarios y de otros organismos		**Corto plazo**	**Largo plazo**	**Total**
2021				
Préstamos bancarios	$	5,902,058	1,950,000	7,852,058
Intereses devengados de préstamos bancarios		111,130	-	111,130
Préstamos con partes relacionadas		4,986,673	-	4,986,673
	$	**10,999,861**	**1,950,000**	**12,949,861**

Préstamos bancarios y de otros organismos		**Corto plazo**	**Largo plazo**	**Total**
2020				
Préstamos bancarios	$	8,818,238	7,652,179	16,470,417
Intereses devengados de préstamos bancarios		112,059	-	112,059
Préstamos con partes relacionadas		14,036,981	-	14,036,981
Intereses devengados de préstamos con partes relacionadas		82	-	82
	$	**22,967,360**	**7,652,179**	**30,619,539**

Los préstamos a corto y largo plazo con bancos al 31 de diciembre de 2021 y 2020, se detallan a continuación:

		2021	**2020**
Corto plazo			
Préstamos bancarios en pesos, que devenga intereses a tasas fijas y variables anuales de hasta 9.01% (9.52% en 2020) y de hasta TIIE1M + 83 pbs (TIIE1M + 85pbs) respectivamente, con vencimientos hasta septiembre de 2022 (diciembre 2021, en 2020).	$	5,900,000	5,800,000
Préstamos bancarios en dólares, que devengan intereses a tasa fijas anuales de hasta 3.21% (4.15% en 2020) con vencimientos hasta septiembre de 2022 (agosto 2021, en 2020).		2,058	3,018,238
Largo plazo			
Préstamos bancarios en pesos, que devenga intereses a tasas fijas de hasta 7.97% (9.01% en 2020) (y a tasa variable de hasta TIIE1M + 83 pbs en 2020) con vencimientos hasta diciembre de 2023 (septiembre de 2022, en 2020).		1,950,000	1,500,000
Préstamos bancarios en dólares, que devengan intereses a tasas fijas y variables anuales de hasta 3.21% en 2021 y 2020 y de hasta Libor6M + 200 pbs en 2021 y 2020, respectivamente, con vencimientos hasta enero 2024 en 2021 y 2020.		-	6,152,179
Total de préstamos con bancos, a la hoja siguiente	$	7,852,058	16,470,417

(Continúa)

		2021	2020
Total de préstamos con bancos, de la hoja anterior	$	7,852,058	16,470,417
Intereses devengados por pagar		111,130	112,059
Total deuda		7,963,188	16,582,476
Menos vencimientos circulantes		6,013,188	8,930,297
Deudas a largo plazo	$	**1,950,000**	**7,652,179**

Al 31 de diciembre de 2021, los vencimientos anuales de los préstamos bancarios a corto y largo plazo son como se muestra a continuación:

		Importe
2022	$	6,013,188
2023		1,950,000
	$	**7,963,188**

El gasto por interés correspondiente a los préstamos bancarios por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, asciende a $861,008 y $1,509,533 respectivamente, los cuales están registrados en el rubro de "Gastos por intereses" (ver nota 15).

Los préstamos a corto plazo con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2021 y 2020, se detallan a continuación:

		2021	2020
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R. L. de C. V. (1)	$	4,646,712	5,317,941
Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C. V. (2)		169,441	203,261
Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. (3)		98,256	711,434
Daimler Manufactura, S. A. de C. V. (4)		61,447	57,001
Daimler Financial Services, S. A. de C. V. SOFOM ENR (5)		10,817	9,762
Daimler AG (6)		-	82
Daimler Compra y Manufactura México, S. de R. L. de C. V. (7)		-	5,800,235
Mercedes-Benz México, S. de R. L. de C. V. (8)		-	1,937,347
Total de cuentas por pagar a partes relacionadas	$	4,986,673	14,037,063

Los excedentes de efectivo que las partes relacionadas invierten en la Compañía de forma diaria, se denominan como "cash pooling".

(1) El saldo por pagar con Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V., corresponde al "cash pooling" en moneda nacional con un valor total de $ 224,612 con vencimiento en enero de 2022 a una tasa de interés de 4.26%, así como al "cash pooling" con un valor total de 214,837 dólares con vencimiento en enero de 2022 a una tasa de interés de 0.20%. Al 31 de diciembre de 2020, corresponde al "cash pooling" en moneda nacional con un valor total de $563,215 con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés de 2.72%, así como al "cash pooling" con un valor total de 238,348 dólares con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés de 0.24%.

(2) El saldo por pagar con Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C. V., corresponde al "cash pooling" en moneda nacional con un valor total de $169,441 con vencimiento en enero de 2022 a una tasa de interés de 4.26%. Al 31 de diciembre de 2020, corresponde al "cash pooling" en moneda nacional con un valor total de $203,261 con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés de 2.72%.

(3) El saldo por pagar con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V., corresponde al "cash pooling" con un valor total de 4,774 dólares con vencimiento en enero de 2022 a una tasa de interés de 0.20%. Al 31 de diciembre de 2020, corresponde al "cash pooling" en moneda nacional con un valor total de $622,897 con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés de 2.72%, así como al "cash pooling" con un valor total de 4,438 dólares con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés de 0.24%.

(4) El saldo por pagar con Daimler Manufactura, S. A. de C. V., corresponde al "cash pooling" en moneda nacional con un valor total de $39,534 con vencimiento en enero de 2022 a una tasa de interés de 4.26%, así como al "cash pooling" con un valor total de 1,065 dólares con vencimiento en enero de 2022 a una tasa de interés de 0.20%. Al 31 de diciembre de 2020, corresponde al "cash pooling" en moneda nacional con un valor total de $43,052 con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés del 2.72%, así como al "cash pooling" con un valor total de $699 dólares con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés de 0.24%.

(5) El saldo por pagar con Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM E.N.R, corresponde al "cash pooling" con un valor total de 526 dólares con vencimiento en enero de 2022 a una tasa de interés de 0.20%. Al 31 de diciembre de 2020, corresponde al "cash pooling" con un valor total de $489 dólares con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés de 0.24%.

(6) Al 31 de diciembre de 2020 los saldos con Daimler AG, corresponden a intereses por pagar.

(7) Al 31 de diciembre de 2020 el saldo por pagar con Daimler Compra y Manufactura México, S. de R. L. de C. V., corresponde al "cash pooling" en moneda nacional con un valor total de $260,824 con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés anual de 2.72%, así como al "cash pooling" con un valor total de 277,683 dólares con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés anual de 0.24%.

(8) Al 31 de diciembre de 2020 el saldo por pagar con Mercedes-Benz México, S. de R. L. de C. V., corresponde al "cash pooling" en moneda nacional con un valor total de $1,934,492 con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés anual de 2.72%, así como al "cash pooling" con un valor total de 143 dólares con vencimiento en enero de 2021 a una tasa de interés anual de 0.24%.

(Continúa)

El gasto por interés correspondiente a los préstamos con partes relacionadas por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020 asciende a $139,554 y $152,831 respectivamente, los cuales están registrados en el rubro de "Gastos por intereses" (ver nota 15).

(12) Impuesto a la utilidad y PTU-

La Ley de Impuesto Sobre la Renta (ISR) establece una tasa del 30%.

El gasto (ingreso) por impuesto a la utilidad por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, se integra como se muestra a continuación:

		2021	2020
Impuesto a la utilidad sobre base fiscal	$	164,011	315,861
Impuesto a la utilidad diferido		(177,840)	189,478
	$	**(13,829)**	**505,339**

El gasto de impuestos atribuible a la utilidad antes de impuestos a la utilidad, fue diferente del que resultaría de aplicar la tasa de 30% de ISR a la utilidad antes de impuestos a la utilidad como resultado de las partidas que se mencionan a continuación:

Conciliación entre el gasto esperado y el gasto real por impuestos a la utilidad		**2021**	**2020**
Gasto esperado por impuesto a la utilidad	$	247,312	683,185
Gastos no deducibles		651	4,338
Prestaciones exentas para los trabajadores no deducibles		234	-
Efectos de inflación, neto		(262,026)	(158,014)
Otros		-	(24,170)
	$	**(13,829)**	**505,339**

Los efectos de impuestos de las diferencias temporales que originan porciones significativas de los activos y pasivos de impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2021 y 2020, se detallan a continuación:

Diferencias temporales		**2021**	**2020**
Reservas para pérdidas crediticias	$	345,781	366,234
Otras provisiones		295,895	155,033
Instrumentos financieros derivados, neto		121,403	255,549
Ingresos diferidos		3,015	-
Provisiones para pensiones y obligaciones similares		1,862	-
Activos por impuestos diferidos	$	**767,956**	**776,816**

(Continúa)

Los activos por impuestos diferidos se compensan si los activos y pasivos por impuestos diferidos se relacionan con el impuesto a la utilidad gravado por la misma autoridad fiscal y en caso de que exista el derecho a compensar los activos por impuestos diferidos corrientes con los pasivos por impuestos diferidos corrientes. En el balance general, los activos y pasivos por impuestos diferidos no se dividen en corrientes y no corrientes.

Incluyendo las partidas reconocidas en otras utilidades/pérdidas integrales, los gastos por impuesto diferido se conforman como se muestra en la hoja siguiente.

Gasto fiscal total		**2021**	**2020**
Saldo inicial de activo por impuesto diferido	$	776,816	221,352
Ingreso (gasto) ingreso en el estado de resultados		177,840	(189,478)
Ajuste por adopción inicial de los Criterios Contables (nota 4)		-	675,407
Ingreso por impuesto diferido en pérdidas actuariales no realizadas		1,862	-
(Gasto) ingreso por impuesto diferido por utilidades/pérdidas no realizadas por instrumentos financieros derivados		(188,562)	69,535
(Gasto) ingreso fiscal total		(8,860)	555,464
Saldo final activo por impuesto diferido	$	**767,956**	**776,816**

La realización final de los activos diferidos depende de la generación de utilidad gravable en los períodos en que son deducibles las diferencias temporales. Al llevar a cabo esta evaluación, la Administración considera la reversión esperada de los pasivos diferidos, las utilidades gravables proyectadas y las estrategias de planeación.

Al 31 de diciembre de 2021, la PTU causada asciende a $2,547 con la limitación a 3 meses que considera la ley. Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía no tenía empleados.

(13) Capital contable-

a) Estructura del capital social-

Al 31 de diciembre de 2021, y 2020, el capital social está integrado por 674,960,867 acciones ordinarias nominativas, con valor nominal de un peso cada una, divididas en tres series: 51,000 de la serie "A", que corresponde a la porción fija y 284,655,333 y 390,254,534 de las series "B" y "C", que corresponden a la porción variable, que es ilimitada.

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, el capital social histórico de la Compañía asciende a $674,960.

Con fecha 19 de agosto de 2021, mediante Resolución Unánime Adoptada por los socios de la Compañía se autorizó el pago de dividendos por la cantidad de $4,459,400, provenientes de la cuenta de "Resultado de ejercicios anteriores, mismos que fueron pagados a los accionistas el 26 de agosto de 2021 en dólares canadienses.

Con fecha 30 de octubre de 2020, mediante resolución unánime adoptada fuera de asamblea de accionistas, se decretó una reducción de capital mediante el reembolso parcial de prima en emisión de acciones por $3,816,000.

(Continúa)

b) Restricciones del capital contable-

De conformidad con la LGSM, la utilidad neta del ejercicio está sujeta a la separación de un 10%, para constituir la reserva legal, hasta que ésta alcance la quinta parte del capital social. La reserva legal al 31 de diciembre de 2021 y 2020, asciende a $190,482, cifra que ha alcanzado el mínimo requerido.

Los reembolsos de capital social y las distribuciones de utilidades retenidas y otras cuentas del capital contable de los accionistas por las que ya se hubiera cubierto ISR, pueden hacerse sin gravamen alguno. Otros reembolsos y distribuciones en exceso de los montos determinados para propósitos fiscales están sujetos al ISR.

c) Utilidad integral-

La utilidad integral que se presenta en los estados de variaciones en el capital contable, por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, representa el resultado de la actividad total de la Compañía durante el año, el cual se muestra a continuación:

Utilidad integral		**2021**	**2020**
Resultado neto	$	838,202	1,771,945
Resultado por ganancias (pérdidas) actuariales por beneficios a empleados, neto		(9,850)	-
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto		439,979	(162,248)
Total utilidad integral	$	**1,268,331**	**1,609,697**

Los movimientos del resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo,neto por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, son como se muestra como sigue:

Ejercicio 2021		**Antes de impuestos**	**Impuestos**	**Neto de impuestos**
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	$	628,541	(188,562)	439,979

Ejercicio 2020		**Antes de impuestos**	**Impuestos**	**Neto de impuestos**
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	$	(231,783)	69,535	(162,248)

(Continúa)

(14) Acreedores diversos y otras cuentas por pagar -

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 los acreedores diversos y otras cuentas por pagar se integran como se muestra a continuación:

Acreedores diversos y Otras cuentas por pagar		**2021**	**2020**
Partes relacionadas	$	20,194	22,204
Impuesto al Valor Agregado por pagar		50,063	60,068
Otros		55,664	132,417
Total de acreedores y otras cuentas por cobrar	$	**125,921**	**214,689**

(15) Margen financiero-

Los componentes del margen financiero por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, se analizan como se muestra a continuación:

		2021	**2020**
Ingresos por intereses provenientes de:			
Cartera de crédito (Nota 8)	$	2,613,140	3,930,567
Disponibilidades (Nota 5)		29,236	23,400
Inversiones en valores (Nota 6)		61,262	87,321
Reportos		-	60,300
Fluctuación cambiaria		3,091,709	5,740,026
Total de ingresos por intereses	$	**5,795,347**	**9,841,614**

		2021	**2020**
Gastos por intereses provenientes de:			
Préstamos bancarios (Nota 11)	$	861,008	1,509,533
Certificados Bursátiles (Nota 10)		590,339	945,686
Partes relacionadas (Nota 11)		139,554	152,831
Derivados de cobertura por cambio de tasas de interés		287,892	281,176
Fluctuación cambiaria		3,078,924	5,626,725
Total de gastos por intereses	s	**4,957,717**	**8,515,951**

(16) Compromisos y pasivos contingentes-

(a) La Compañía se encuentra involucrada en varios juicios y reclamaciones derivados del curso normal de sus operaciones. En opinión de los abogados de la Compañía, encargados de la defensa, es remoto que tales reclamos puedan tener algún efecto en los resultados de la Compañía.

(b) De acuerdo con la legislación fiscal vigente, las autoridades tienen la facultad de revisar hasta por los cinco ejercicios fiscales anteriores y hasta a la última declaración del ISR presentada.

(Continúa)

(c) De acuerdo con la Ley del ISR, las empresas que realicen operaciones con partes relacionadas están sujetas a limitaciones y obligaciones fiscales, en cuanto a la determinación de los precios pactados, ya que éstos deberán ser equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables.

En caso de que las autoridades fiscales revisaran los precios y rechazaran los montos determinados, podrían exigir, además del cobro del impuesto y accesorios que correspondan (actualización y recargos), multas sobre las contribuciones omitidas, las cuales podrían llegar a ser hasta de 100% sobre el monto actualizado de las contribuciones.

(d) La Compañía tiene celebrado un contrato de subarrendamiento con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, el gasto total por rentas ascendió a $3,606 y $3,864, respectivamente.

(17) Indicadores financieros (no auditados)-

	2021	2020
Eficiencia operativa (gastos de administración y promoción/activo total)	0.26%	0.14%
ROE (utilidad neta/capital contable)	9.55%	14.84%
ROA (utilidad neta/activo total)	2.72%	3.06%
Liquidez (activos líquidos/pasivos líquidos) *	49.96%	51.17%
Margen financiero del año ajustado por riesgos crediticios/Activos productivos **	2.94%	4.04%

* Activos líquidos- Disponibilidades, títulos conservados al vencimiento.
Pasivos líquidos- Préstamos interbancarios y de otros organismos a corto plazo.

** Activos productivos- Disponibilidades, inversiones en valores, operaciones con valores y derivadas y cartera de crédito vigente.

(18) Pensiones y obligaciones similares-

En la siguiente tabla se muestra la integración de las provisiones para planes de pensiones y obligaciones similares al 31 de diciembre de 2021.

Provisión para pensiones	$	8,603
Provisión prima de antigüedad		611
Seguro de gastos médicos		2,498
	$	**11,712**

Como se menciona en la nota 3(m) la Compañía tiene un plan de pensiones híbrido con componente de contribución definida que cubre a todo su personal y que incluye una garantía mínima que se basa en los años de servicio y en el monto de la compensación de los empleados. Además, la Compañía tiene un plan de prima de antigüedad que cubre a todo su personal de tiempo completo. Los beneficios se basan en los años de servicios y en el último sueldo percibido por el participante al momento de su separación de la empresa.

(Continúa)

Estado del financiamiento. A continuación, se presenta información sobre el desempeño del estado de financiamiento de los planes de pensiones y obligaciones similares al 31 de diciembre de 2021.

Valor presente de las obligaciones por beneficios definidos	$	11,712
Menos: valor razonable de los activos del plan		-
Estado del financiamiento	$	**11,712**

Valor presente de las obligaciones por beneficios definidos y el valor razonable de los activos del plan.

El desempeño de estas cifras en los periodos de reporte se muestra a continuación:

		2021
Traspaso de la obligación	$	11,712
Valor presente de las obligaciones al final del año		11,712
Menos:		
Traspaso de los activos del plan		-
Valor razonable de los activos del plan al final del año		-
Obligación por beneficios definidos, neta	**$**	**11,712**

Los costos netos del periodo se registran en su totalidad en el costo de los servicios dentro del rubro de "Sueldos y beneficios".

Existen pérdidas actuariales no realizadas por pasivos laborales derivadas de efectos de modificaciones en supuestos actuariales, las cuales, de conformidad con las NIF aplicables, se llevaron directamente al capital contable, al 31 de diciembre de 2021, no existieron modificaciones actuariales que registrar.

La siguiente tabla muestra los factores más significativos utilizados para determinar las obligaciones por beneficios por pensiones:

Tasas de descuento	7.50%
Rendimiento esperado de los activos del plan	N/A
Incremento estimado en las remuneraciones	N/A
Inflación de largo plazo	N/A

Las tasas de descuento de los planes de pensión se determinan anualmente al 31 de diciembre, con base en los bonos gubernamentales de bajo riesgo con los mismos vencimientos y valores que los de los pagos por pensiones.

Riesgo de planes de beneficios definidos por pensiones. Los requerimientos generales con respecto a los modelos de beneficios por retiro se basan en la política de pensiones que tiene validez en el Grupo Daimler a nivel mundial. En consecuencia, los beneficios comprometidos tienen por objetivo contribuir a la seguridad financiera adicional durante la jubilación, y en el caso de muerte o invalidez para ser capaz de ser planificada y realizada por las empresas respectivas del Grupo y tener una estructura de bajo riesgo. Además, existe un comité que aprueba los nuevos planes de pensiones y las modificaciones a los planes de pensiones existentes, así como las directrices relativas a las prestaciones de jubilación del Grupo.

(Continúa)

Las obligaciones por planes de beneficios definidos por pensiones y los activos de planes de pensiones pueden estar sujetas a fluctuaciones durante el tiempo. Esto puede causar que los fondos para afrontar dichas obligaciones sean afectados positiva o negativamente. Las fluctuaciones por obligaciones por planes de beneficios definidos por pensiones, en caso particular de la Compañía, resultan de cambios en supuestos financieros como tasas de descuento e incrementos en el costo de la vida, así como también de cambios en supuesto demográficos como ajustes en la expectativa de vida.

El valor razonable de los activos del plan de pensiones es predominantemente determinado por la situación de los mercados de capitales. Desempeños desfavorables, especialmente en los precios del capital e instrumentos de renta fija, pueden reducir ese valor razonable. La amplia diversificación de las inversiones, así como la selección de las administradoras de los fondos utilizadas mediante análisis cuantitativos y cualitativos así como en el continuo monitoreo de su desempeño y riesgos ayuda a reducir los riesgos de inversión.

Análisis de sensibilidad. Un incremento o decremento en alguna base de valuación podría afectar el valor presente de las obligaciones por pensiones tal como se muestra en la tabla a continuación:

Valor presente de las obligaciones

Incremento análisis de sensibilidad por tasas de descuento 0.25	N/A
Decremento análisis de sensibilidad por tasas de descuento 0.25	N/A

Los cálculos realizados por los actuarios fueron realizados de manera aislada de los parámetros de evaluación que se consideran importantes.

(19) Pronunciamientos normativos emitidos recientemente -

I. Modificaciones regulatorias por adopción de NIF

Mediante publicación en Diario Oficial de fecha 4 de diciembre de 2020 y de fecha 30 de diciembre de 2021, la Comisión dio a conocer la obligatoriedad a partir del 1°. de enero de 2022, para la adopción de las siguientes NIF emitidas por el CINIF: B-17 "Determinación del valor razonable", C-3 "Cuentas por cobrar", C-9 "Provisiones, contingencias y compromisos", C-16 "Deterioro de instrumentos financieros por cobrar", C-19 "Instrumentos financieros por pagar", C-20 "Instrumentos financieros para cobrar principal e interés", D-1 "Ingresos por contratos con clientes", D-2 "Costos por contratos con clientes" y D-5 "Arrendamientos". Así como la aplicación de la NIF C-2 "Inversión en instrumentos Financieros", NIF C-10 "Instrumentos financieros derivados y relaciones de cobertura" y la NIF C-14 "Baja y Transferencia de Activos Financieros" en sustitución de los criterios contables derogados B-2 "Inversiones en Valores", B-5 "Derivados" y los Criterios Contables a Criterios Específicos de la serie C. De acuerdo a los artículos transitorios mencionados en las Disposiciones, y como una solución práctica, las instituciones de crédito en la aplicación de los criterios de contabilidad contenidos en el anexo 33 que se modifican, podrán reconocer en la fecha de aplicación inicial, es decir, el 1 de enero de 2022, el efecto acumulado de los cambios contables. Asimismo, los estados financieros básicos trimestrales y anuales que sean requeridos a las instituciones, de conformidad con las Disposiciones correspondientes al periodo concluido el 31 de diciembre de 2022, no deberán presentarse comparativos con cada trimestre del ejercicio 2021 y por el año terminado el 31 de diciembre de 2021.

Cabe hacer mención que con fecha 23 de septiembre de 2021 se emitió en el DOF la Resolución que modifica las Disposiciones de carácter general aplicables a las Instituciones de Crédito, publicada el 13 de marzo de 2020, donde se ha otorgado la facilidad para que durante el ejercicio 2022, se siga utilizando la tasa de interés contractual para el devengo de los intereses de la cartera de crédito, así como la aplicación del método en línea recta para el reconocimiento de las comisiones de originación y el devengo de los costos de transacción, como lo establece el criterio contable B-6 vigente hasta el 31 de diciembre de 2021, debiendo revelar, en los estados financieros trimestrales y anuales del ejercicio 2022 tal circunstancia.

Así mismo deberá aplicar las "Aclaraciones a las Normas Particulares", que el Regulador considera que son necesarias dadas las operaciones especializadas del sector financiero. Identificando, como las de mayor relevancia, que no deberá incluirse en el alcance de la NIF C-20 a la cartera de crédito y deberá seguir los lineamientos y modificaciones del nuevo criterio B-6 Cartera de Crédito, las precisiones a la NIF C-16 en el alcance y determinación de la estimación preventiva de riesgos crediticios; así como las aclaraciones a la NIF D-5 de arrendamientos, como se específica en el apartado b) de esta Nota.

i) A continuación, se muestra una breve descripción de las NIF con aplicación el 1 de enero de 2022, que se incorporan a los criterios contables de las resoluciones modificatorias anteriores, en conjunto con la aplicación de la Aclaración a las Normas Particulares de los Criterios Contables de los reguladores y los Boletines Contables de las reglas particulares.

NIF B-17 "Determinación del valor razonable" - Define al valor razonable como el precio de salida que sería recibido por vender un activo o pagado para transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes del mercado a la fecha de valuación. Se menciona que el valor razonable es una determinación basado en el mercado y no en un valor específico de un activo o un pasivo para el banco y que al determinar el valor razonable, la entidad debe utilizar supuestos que los participantes del mercado usarían al fijar el precio de un activo o un pasivo en las condiciones actuales del mercado a una fecha determinada, incluyendo los supuestos sobre el riesgo. Como resultado de ello, la intención de la entidad para mantener un activo o liquidar, o de alguna otra forma satisfacer un pasivo, no es relevante en la determinación del valor razonable.

NIF C-2 "Inversión en instrumentos financieros" Se deroga el Criterio de Contabilidad emitido por la Comisión "Inversiones en valores" (B-2) y se establece que se deberá aplicar la NIF C-2, en cuanto a la aplicación de las normas relativas al registro, valuación y presentación en los estados financieros de sus inversiones en instrumentos financieros como sigue:

- Elimina el concepto de intención para la clasificación de instrumentos.

- Se adopta el concepto de modelo de negocio para la clasificación y medición de los instrumentos financieros como sigue:

    - Si el modelo de negocio es generar una utilidad a través de recibir los flujos de un rendimiento contractual de los instrumentos financieros, se reconocen a su costo amortizado, y se denominan instrumentos financieros para cobrar principal e interés (IFCPI).

    - Si el modelo de negocio es generar una utilidad a través de un rendimiento contractual y venderlos en el momento adecuado, se reconocen a su valor razonable a través del ORI y se denominan instrumentos financieros para cobrar o vender (IFCV).

(Continúa)

- Si el modelo de negocio es generar una ganancia con base en su compraventa, estos instrumentos son reconocidos con base en su valor razonable, pero a través de la utilidad o pérdida neta, y se denominan instrumentos financieros negociables (IFN).

- No se permite la reclasificación de las inversiones en instrumentos financieros entre las categorías de instrumentos financieros por cobrar, instrumentos financieros para cobrar o vender e instrumentos financieros negociables, a menos de que cambie el modelo de negocio de la entidad.

- Adopta el principio de que todos los instrumentos financieros se valúan en su reconocimiento inicial a su valor razonable. Por lo tanto, si existe una adquisición de un instrumento financiero a un precio distinto a los observables de mercado, debe ajustarse dicho valor a los precios observables de mercado de inmediato.

NIF C-3 "Cuentas por cobrar" – Las principales características emitidas para esta NIF, se muestran a continuación:

- Deja sin efecto al Boletín C-3 "Cuentas por cobrar".

- Especifica que las cuentas por cobrar que se basan en un contrato representan un instrumento financiero, en tanto que algunas de las otras cuentas por cobrar generadas por una disposición legal o fiscal, pueden tener ciertas características de un instrumento financiero, tal como generar intereses, pero no son en sí instrumentos financieros.

- Establece que la estimación para incobrabilidad para cuentas por cobrar comerciales se reconoce desde el momento en que se devenga el ingreso, con base en las pérdidas crediticias esperadas.

- Establece que, desde el reconocimiento inicial, deberá considerarse el valor del dinero en el tiempo, por lo que si el efecto del valor presente de la cuenta por cobrar es importante en atención a su plazo, deberá ajustarse con base en dicho valor presente. El efecto del valor presente es material cuando se pacta el cobro de la cuenta por cobrar, total o parcialmente, a un plazo mayor de un año, ya que en estos casos existe una operación de financiamiento.

NIF C-9 "Provisiones, contingencias y compromisos" - Deja sin efecto al Boletín C-9 "Pasivo, provisiones, activos y pasivos contingentes y compromisos", se disminuye su alcance al reubicar el tema relativo al tratamiento contable de pasivos financieros en la NIF C-19 "Instrumentos financieros por pagar" y se modifica la definición de pasivo eliminando el calificativo de "virtualmente ineludible" e incluyendo el término "probable".

NIF C-10 "Instrumentos financieros derivados y relaciones de cobertura" Tiene como objetivo establecer las normas de valuación, presentación y revelación para el reconocimiento inicial y posterior de los instrumentos financieros derivados (IFD) y de las relaciones de cobertura, en los estados financieros de la Institución. Las principales características emitidas para esta NIF, se muestran a continuación:

- Se requiere la alineación de las relaciones de cobertura con la estrategia de administración de riesgos que la entidad ha establecido y revelado, para que califiquen como relaciones de cobertura. En caso de no estar alineadas, se considera que no califican como tales y no se reconocen como relaciones de cobertura.

(Continúa)

- Dejan de utilizarse medidas específicas para determinar si una cobertura es efectiva, como en el caso de que las variaciones periódicas o acumuladas en el valor razonable del instrumento de cobertura debían encontrarse en un cociente entre 80 y 125% con respecto a las variaciones de la partida cubierta. Cualquier inefectividad se reconoce de inmediato en la utilidad o pérdida neta.

- Se establece que, una vez designadas una o más relaciones de cobertura, éstas no podrán discontinuarse por decisión de la administración, en tanto la relación de cobertura esté cumpliendo la estrategia de la administración de riesgos que la entidad ha establecido y revelado. Sólo se discontinúa si el instrumento de cobertura o la partida cubierta dejan de existir o si la estrategia de administración de riesgos cambia.

- Se requiere reequilibrar la proporción de cobertura si existe inefectividad, ya sea aumentando o disminuyendo la partida cubierta o el instrumento de cobertura.

- No se permitirá separar los instrumentos financieros derivados implícitos que existan cuando el instrumento anfitrión sea un activo financiero, pues se considera que, si el monto del contrato híbrido se va a modificar, se cobrará el monto modificado.

- Se permite designar como partida cubierta a una posición neta de ingresos y egresos, en tanto esa designación refleje la estrategia de administración de riesgos de la entidad.

NIF C-16 "Deterioro de instrumentos financieros por cobrar" - Señala que para determinar el reconocimiento de la pérdida esperada, deberá considerarse la experiencia histórica que tenga la entidad de pérdidas crediticias, las condiciones actuales y los pronósticos razonables y sustentables de los diferentes eventos futuros cuantificables que pudieran afectar el importe de los flujos de efectivo futuros por recuperar de los instrumentos financieros por cobrar (IFC).

Señala también que la pérdida esperada deberá reconocerse cuando, al haberse incrementado el riesgo de crédito, se concluye que un parte de los flujos de efectivo futuros del IFC no se recuperará.

NIF C-19 "Instrumentos financieros por pagar"-
Las principales características emitidas para esta NIF, se muestran a continuación:

- Se establece la posibilidad de valuar, subsecuentemente a su reconocimiento inicial, ciertos pasivos financieros a su valor razonable, cuando se cumplen ciertas condiciones.

- Al reestructurar un pasivo, sin que se modifiquen sustancialmente los flujos de efectivo futuros para liquidar el mismo, los costos y comisiones erogados en este proceso afectarán el monto del pasivo y se amortizarán sobre una tasa de interés efectiva modificada, en lugar de afectar directamente la utilidad o pérdida neta.

- Incorpora lo establecido en la IFRIC 19 "Extinción de Pasivos Financieros con Instrumentos de Capital", tema que no estaba incluido en la normativa existente.

- El efecto de extinguir un pasivo financiero debe presentarse como un resultado financiero en el estado de resultado integral.

(Continúa)

- Introduce los conceptos de costo amortizado para valuar los pasivos financieros y el de método de interés efectivo, basado en la tasa de interés efectiva.

- Elimina el requerimiento de recalcular la tasa efectiva ante una tasa de interés variable del instrumento financiero que no produzca efectos de importancia relativa. Se menciona que para los instrumentos financieros por pagar que tienen una tasa de interés variable (que se modifica periódicamente-mensual, trimestral o semestral), no se requiere el recalculo periódico de la tasa de interés efectiva durante la vida del instrumento ya que los efectos del recalculo de la tasa efectiva no son relevantes en la amortización de los costos de transacción, por lo tanto, los efectos de la variación en tasas de interés deberán reconocerse en la utilidad o pérdida neta del periodo en el que ocurre cada variación y los costos de transacción deberán amortizarse con base en la tasa de interés efectiva inicial.

NIF C-20 "Instrumentos financieros para cobrar principal e interés"- Las principales características emitidas para esta NIF, se muestran a continuación:

Se modifica la forma de clasificar los instrumentos financieros en el activo, ya que se descarta el concepto de intención de adquisición y tenencia de estos para determinar su clasificación, en su lugar se adopta el concepto de modelo de negocios de la administración.

- En esta clasificación se agrupan los instrumentos financieros cuyo objetivo es cobrar los flujos de efectivo contractuales y obtener una ganancia por el interés contractual que estos generan, teniendo una característica de préstamo.

- Incluyen tanto los instrumentos financieros generados por ventas de bienes o servicios, arrendamientos financieros o préstamos, como los adquiridos en el mercado.

NIF D-1 "Ingresos por contratos con clientes"- Las principales características emitidas para esta NIF, se muestran a continuación:

- La transferencia de control, base para la oportunidad del reconocimiento de ingresos.

- La identificación de las obligaciones a cumplir en un contrato.

- La asignación del precio de la transacción entre las obligaciones a cumplir con base en los precios de venta independientes.

- La introducción del concepto de cuenta por cobrar condicionada.

- El reconocimiento de derechos de cobro.

- La valuación del ingreso.

NIF D-2 "Costos por contratos con clientes"- El principal cambio de esta norma es la separación de la normativa relativa al reconocimiento de ingresos por contratos con clientes de la normativa correspondiente al reconocimiento de los costos por contratos con clientes.

NIF D-5 "Arrendamientos"- Deja sin efecto al Boletín D-5 "Arrendamientos" y entre los principales aspectos que cubre esta NIF se encuentran los siguientes:

- Se introduce un único modelo de reconocimiento de los arrendamientos por el arrendatario y requiere que éste reconozca los activos y pasivos de todos los arrendamientos con una duración superior a 12 meses, a menos que el activo subyacente sea de bajo valor.

- Se elimina la clasificación de arrendamientos como operativos o financieros (capitalizables) para un arrendatario, y éste reconoce un pasivo por arrendamiento al valor presente que representa su obligación de hacer los pagos por arrendamiento y un activo por derecho de uso por ese mismo monto, que representa su derecho a usar el activo subyacente arrendado.

- Se reemplaza el gasto por arrendamiento operativo en línea recta, con un gasto por depreciación o amortización de los activos por derechos de uso (en los gastos operativos) y un gasto por interés sobre los pasivos por arrendamiento (en el resultado integral de financiamiento).

- Se modifica el reconocimiento de la ganancia o pérdida cuando un vendedor-arrendatario transfiere un activo a otra entidad y arrienda ese activo en vía de regreso.

- Se modifica la presentación de los flujos de efectivo relacionados con los anteriores arrendamientos operativos. Se reducen las salidas de flujos de efectivo de las actividades de operación, con un aumento en las salidas de flujos de efectivo de las actividades de financiamiento.

- El reconocimiento de los arrendamientos por el arrendatario cambia de forma importante, sin embargo, el reconocimiento contable por el arrendador no tiene cambios no tiene cambios en relación con el anterior Boletín D-5.

- En relación a la tasa libre de riesgos para descontar los pagos futuros por arrendamiento, se menciona que un arrendatario puede elegir utilizar a) la tasa incremental de financiamiento o b) la tasa libre de riesgo determinada con referencia al plazo del arrendatario, en lugar de usar la tasa de interés implícita en el arrendamiento cuando esta no puede determinarse fácilmente, con el objeto de valuar el pasivo por arrendamiento al valor presente de los pagos futuros por arrendamiento por efectuar, en la fecha del comienzo del arrendamiento.

- En relación al reconocimiento del interés devengado sobre el pasivo por arrendamiento, se aclara que, en cada periodo relativo al reconocimiento del interés devengado sobre el pasivo

- durante el plazo del arrendamiento, deberá ser usando el método de interés efectivo a través de la tasa de interés efectiva.

- Restringe el uso de la solución práctica contendida en dicha NIF para evitar que, componentes importantes e identificables que no son de arrendamiento se incluyan en la medición de los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamientos.

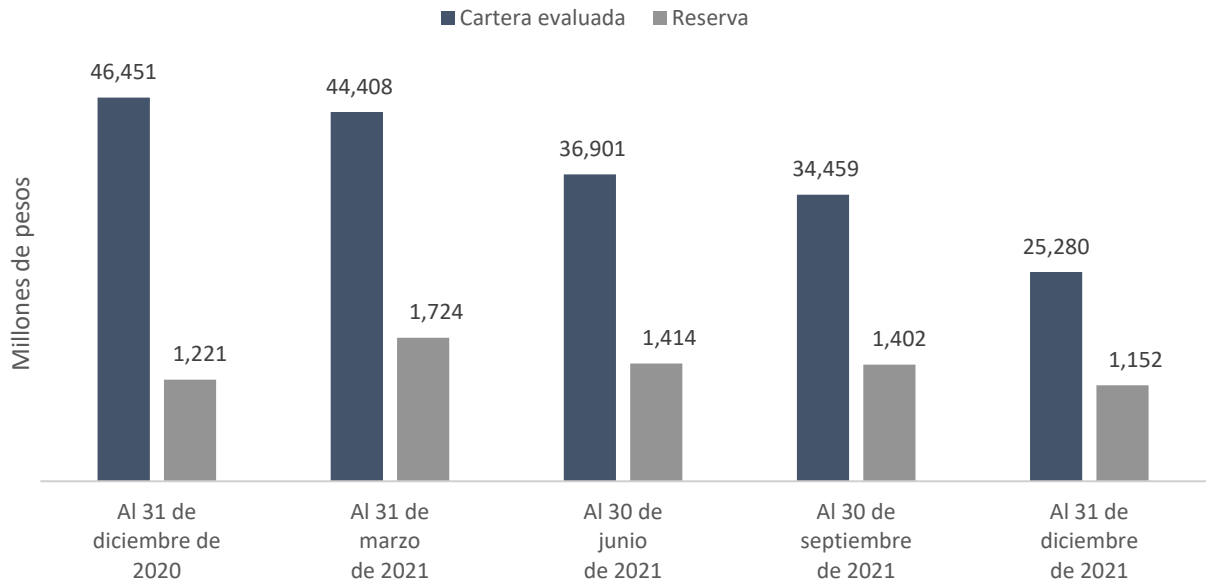
La administración de la Compañía estima que los efectos de adopción de la adoción de NIF, no será materiales para los estados financieros en su conjunto. En la siguiente hoja se menciona el principal cambio.

(Continúa)

II. **Cambios por adopción de NIF C-3 "cuentas por cobrar" (no auditado)**

A continuación, se detallan los cambios que tendrán lugar en el cálculo de la Pérdida Esperada para DM derivados de los cambios a los Criterios de Contabilidad que serán vigentes a partir del 1 de enero de 2022 y de los anexos vigentes aplicables 20 y 22.

La estimación preventiva para riesgos crediticios al 31 de diciembre de 2021 representó el 5.19% de la cartera total. La disminución de reservas respecto al trimestre anterior viene dada por los movimientos en la reserva explicados únicamente por la disminución en el saldo de la cartera de crédito de $34,459,000 a $25,280,150, del 30 de septiembre al 31 de diciembre de 2021.



Sin embargo, el porcentaje de reserva del 5.19% es mayor al reportado en el tercer trimestre, ya que la disminución en saldo insoluto se explica principalmente por: (i) a la liquidación por parte de Daimler Compra y Manufactura Mexico S de R. L. de C. V. quien al 30 de septiembre de 2021 tenía una Probabilidad de Incumplimiento (PI) del 3.71%, (ii) la disminución en el saldo de Daimler Financial Services Mexico S. de R. L. de C. V. con una PI de 9.28%. El Saldo de Daimler Financial Services S. A. de C. V. SOFOM E. N. R. representa una disminución menor y es la entidad con la PI más alta 16.1%.

La estimación preventiva para riesgos crediticios se calculó de conformidad con las reglas para la calificación de la cartera de créditos establecidas en la Circular Única de Bancos de la Comisión, considerando, entre otros factores, la capacidad de pago de los deudores y los riesgos crediticios de la cartera al cierre de los anteriores ejercicios.

(Continúa)

Daimler México, S. A. de C. V.

Notas a los estados financieros

(Miles de pesos)

1. Cambios en el cálculo de la Probabilidad de Incumplimiento

1.1 Clientes no financieros – Anexo 22

Las compañías que actualmente se evalúan bajo el Anexo 22 (aquellas con ingresos netos mayores a 14 millones de UDIs) serán clasificadas de acuerdo con el sector económico del que obtiene mayor parte de su ingreso. Para esto, durante el tercer trimestre de 2021 se han clasificado a los clientes de Daimler México con saldo vigente de la siguiente manera:

Sector Manufactura

- Daimler Compra y Manufactura México S. de R. L. de C. V.

Sector Comercio

- Daimler Vehículos Comercial México S. de R. L. de C. V.

Es importante mencionar que los anteriores clientes se clasifican como grandes corporativos dado que sus ventas anuales durante 2020 fueron mayores a 54 millones de UDIs. Se observa que con la aplicación de la nueva metodología se disminuye la Probabilidad de Incumplimiento en ambas compañías.

1.2 Clientes financieros – Anexo 20

Para el caso de los clientes financieros que se evalúan bajo el Anexo 20, se observa un cambio en la clasificación del tamaño de las entidades, diferenciando ahora solo entre gran entidad (activo total mayor a 2,500 millones de UDIs) y pequeña entidad (activo total menor a 2,500 millones de UDIs).

Daimler Financial Services México S. de R. L. de C. V. se mantiene clasificada como una gran entidad; bajo la nueva metodología disminuye la probabilidad de incumplimiento en comparación con la metodología anterior, debido a que el puntaje crediticio proveniente del componente cualitativo toma un mayor peso.

Daimler Financial Services S. A. de C. V. SOFOM E. N. R. es considerada ahora como pequeña entidad debido a que su activo total al cierre de 2020 no superó los 2,500 millones de UDIs. Lo anterior es relevante, ya que para la asignación del puntaje crediticio solo se considera el componente cuantitativo, dejando completamente fuera el uso del puntaje crediticio cualitativo para la entidad.

Lo anterior, aunado a la pérdida neta que registró Daimler Financial Services S. A. de C. V. SOFOM E.N.R. en los Estados Financieros al cierre de 2020, genera un aumento significativo en la Probabilidad de Incumplimento de dicha entidad en comparación con la metodología anterior.

2. Cambios en el cálculo de la Severidad de la Pérdida

Respecto al cálculo de la Severidad de la Pérdida, los clientes de DM no se ven afectados por el cambio en la metodología bajo el fundamento del artículo 110 de la Circular Única de Bancos emitida por la Comisión, ya que no presentan atrasos a la fecha del cálculo y se encuentran clasificados ya sea como entidades financieras, o bien como personas morales con Ingresos Netos mayores a 14 millones de UDIs.

(Continúa)

3. Cartera por etapas.

	Septiembre 2021			
	Capital	**Interés Devengado**	**Saldo Insoluto**	**Pérdida Esperada**
Etapa 1	$ 34,458,732	244,654	34,703,385	1,286,649
Etapa 2	-	-	-	-
Etapa 3	-	-	-	-

	Diciembre 2021			
	Capital	**Interés Devengado**	**Saldo Insoluto**	**Pérdida Esperada**
Etapa 1	$ 25,169,804	110,346	25,280,150	1,152,602
Etapa 2	-	-	-	-
Etapa 3	-	-	-	-

Por lo anterior, se considera que no habrá impactos materiales en los estados financieros por la adopción de esta NIF.

III. Mejoras a las NIF 2022

En septiembre de 2021 el CINIF emitió el documento llamado "Mejoras a las NIF 2022", que contiene modificaciones puntuales a algunas NIF ya existentes. Las principales mejoras que generan cambios contables son las siguientes:

NIF B-15 "Conversión de monedas extranjeras" Esta mejora consiste en incorporar dentro del cuerpo de la NIF, la solución práctica para la preparación de estados financieros completos para efectos legales y fiscales cuando la moneda de registro y la de informe es la misma, aun cuando ambas sean distintas a la funcional, sin llevar a cabo la conversión a la moneda funcional, indicando las entidades que pueden optar por esta solución. Esta mejora deroga la INIF 15 "Estados financieros cuya moneda de informe es igual a la de registro, pero diferente a la funcional" y entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2022, permitiéndose su aplicación anticipada para el ejercicio 2021. Los cambios contables que surjan deben reconocerse de forma prospectiva según se establece la NIF B-1 Cambios contables y correcciones de errores.

NIF D-3 "Beneficios a los empleados" Se consideran los efectos en la determinación de la Participación de los Trabajadores en la Utilidad (PTU) diferida, derivados de los cambios en la determinación de la PTU causada originados por el decreto publicado el 23 de abril de 2021 por el Gobierno Federal. Esta mejora entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2022, permitiéndose su aplicación anticipada para el ejercicio 2021. Los cambios contables que surjan deben reconocerse de forma prospectiva según se establece la NIF B-1 Cambios contables y correcciones de errores.

NIF B-1 "Cambios contables y correcciones de errores" Elimina el requerimiento de revelar información pro forma cuando ocurre un cambio en la estructura de la entidad económica. Esta mejora entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2022, permitiéndose su aplicación anticipada para el ejercicio 2021. Los cambios contables que surjan deben reconocerse de forma prospectiva según se establece la NIF B-1 Cambios contables y correcciones de errores.

(Continúa)

NIF B-10 "Efectos de la inflación" Modifica el requerimiento de revelaciones cuando la entidad opera en un entorno económico no inflacionario para acotar a que se realicen cuando la entidad lo considere relevante. Esta mejora entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2022, permitiéndose su aplicación anticipada para el ejercicio 2021. Los cambios contables que surjan deben reconocerse de forma prospectiva según se establece la NIF B-1 Cambios contables y correcciones de errores.

NIF B-17 "Determinación del valor razonable" Elimina el requerimiento de revelaciones por cambio en una estimación contable derivado de un cambio en una técnica de valuación o en su aplicación. Esta mejora entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2022, permitiéndose su aplicación anticipada para el ejercicio 2021. Los cambios contables que surjan deben reconocerse de forma prospectiva según se establece la NIF B-1 Cambios contables y correcciones de errores.

La Administración de la Compañía estima que los efectos de adopción de las mejoras a las NIF, no serán materiales para los estados financieros consolidados en su conjunto.

DocuSign Envelope ID: 67EFA2B1-5782-43E0-98BA-A400814E4ACA

COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE VALORES

Director General de Supervisión de Mercados
Insurgentes Sur No. 1971
Torre Norte, Col. Guadalupe Inn
Ciudad de México

En cumplimiento con el artículo 32 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Entidades y Emisoras Supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten Servicios de Auditoría Externa de Estados Financieros Básicos (en lo sucesivo "CUAE") y con relación al informe anual correspondiente al ejercicio 2020 de la Emisora Daimler México, S.A. de C.V. (la"Sociedad"), los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, lo siguiente:

I. Que hemos revisado la información presentada en los Estados Financieros Básicos dictaminados a que hace referencia la CUAE.

II. Que los Estados Financieros Básicos dictaminados no contienen información sobre hechos falsos, así como que no han omitido algún hecho o evento relevante, que sea de nuestro conocimiento, que pudiera resultar necesario para su correcta interpretación a la luz de las disposiciones bajo las cuales fueron preparados.

III. Que los Estados Financieros Básicos dictaminados y la información adicional a estos, presentan razonablemente en todos los aspectos importantes la situación financiera y los resultados de las operaciones de la Sociedad.

IV. Que se han establecido y mantenido controles internos, así como procedimientos relativos a la revelación de información financiera relevante.

V. Que se han diseñado controles internos con el objetivo de asegurar que los aspectos importantes y la información relacionada con la Sociedad, sus subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial, se hagan del conocimiento de la administración.

VI. Que hemos revelado al Despacho, a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Consejo de Administración de la Sociedad, mediante comunicaciones oportunas, las deficiencias significativas detectadas en el diseño y operación del control interno que pudieran afectar de manera adversa, entre otras, a la función de registro, proceso y reporte de la información financiera.

VII. Que hemos revelado al Despacho, a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Consejo de Administración de la Sociedad, cualquier presunto fraude o irregularidad que sea de su conocimiento e involucre a la administración o a cualquier otro empleado que desempeñe un papel importante, relacionado con los controles internos.

DocuSign Envelope ID: 67EFA2B1-5782-43E0-98BA-A400814E4ACA

Sin otro particular al respecto, agradecemos de antemano la atención al presente quedamos de usted.

Ciudad de México, a 29 de abril de 2022

Daimler México, S.A. de C.V.



María Isabel Peña Malagón
Director General



Todd Mc Cabe Hardy
Director Jurídico y Secretario No Miembro
del Consejo de Administración



Linaldi Eugenia Huerta Vargas

Jefe de Contabilidad y Reportes Financieros

Daimler México, S. A. de C. V.

Estados financieros

31 de diciembre de 2022

(Con el Informe de los Comisarios
y el Informe de los Auditores Independientes)

Informe de los Comisarios

A la Asamblea de Accionistas
Daimler México, S. A. de C. V.:

En nuestro carácter de Comisario Propietario y Suplente de Daimler México, S. A. de C. V. (la Compañía), rendimos a ustedes nuestro dictamen sobre la veracidad, razonabilidad y suficiencia de la información financiera que ha presentado a ustedes el Consejo de Administración, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2022.

Hemos asistido a las Asambleas de Accionistas y juntas del Consejo de Administración a las que hemos sido convocados, y hemos obtenido de los directores y administradores toda la información sobre las operaciones, documentación y demás evidencia comprobatoria que consideramos necesario examinar.

En nuestra opinión, los criterios y políticas contables y de información seguidos por la Compañía y considerados por los administradores para preparar la información financiera presentada por los mismos a esta asamblea, son adecuados y suficientes y considerando lo descrito en la nota 4 a los estados financieros respecto al tratamiento de los cambios contables dicha información financiera refleja en forma veraz, suficiente y razonable la situación financiera de Daimler México, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2022, así como su resultado y sus flujos de efectivo, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con los Criterios de Contabilidad aplicables a las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple reguladas en México, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

Atentamente,



Johan Albrecht Fürst Zu Ysenburg Und Büdingen
Comisario Propietario



Eduardo López Castellanos Mancevo del Castillo
Comisario Suplente

Ciudad de México, a 24 de abril de 2023.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, México, D.F.
Teléfono: +01 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas
Daimler México, S. A. de C. V.:

(Cifras en miles de pesos)

Opinión

Hemos auditado los estados financieros de Daimler México, S. A. de C. V. (la Compañía), que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2022, los estados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, por el años terminado en esa fecha, y notas que incluyen un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos de Daimler México, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2022, han sido preparados, en todos los aspectos materiales, de conformidad con los Criterios de Contabilidad aplicables a las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple reguladas en México (los Criterios Contables), emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión).

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección “Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros” de nuestro informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros en México y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre la nota 4 de los estados financieros, que describe que durante 2022 se efectuaron los cambios contables a descritos en dicha nota, lo cual se hizo atendiendo la Resolución que modifica las disposiciones de carácter general aplicables a las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas en Mexico publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de diciembre de 2020 y 30 de diciembre de 2021. Como resultado de lo anterior se establece que las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas en México reconozcan el efecto acumulado de dichos cambios contables en resultados acumulados sin reformular los estados financieros de ejercicio anteriores al 1 de enero de 2022, y que los estados financieros básicos al y por el año terminado el 31 de diciembre de 2021, no se presenten. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

(Continúa)

"D.R." © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., sociedad civil mexicana y firma miembro de la organización mundial de KPMG de firmas miembros independientes afiliadas a KPMG International Limited, una compañía privada inglesa limitada por garantía. Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción parcial o total sin la autorización expresa y por escrito de KPMG.

Aguascalientes, Ags.
Cancún, Q. Roo.
Ciudad de México.
Ciudad Juárez, Chih.
Culiacán, Sin.
Chihuahua, Chih.
Guadalajara, Jal.
Hermosillo, Son.
León, Gto.
Mexicali, B.C.
Monterrey, N.L.
Puebla, Pue.
Querétaro, Qro.
Reynosa, Tamps.
Saltillo, Coah.
San Luis Potosí, S.L.P.
Tijuana, B.C.

Cuestiones clave de la auditoria

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre éstos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Estimación preventiva para riesgos crediticios por $1,020,181 en el balance general

Ver notas 3(g) y 9(d) a los estados financieros.

La cuestión clave de auditoría	De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría
La estimación preventiva para riesgos crediticios de cartera comercial involucra juicios de la Administración para la evaluación de la calidad crediticia de los deudores, considerando los diversos factores establecidos en las metodologías prescritas por la Comisión para el proceso de calificación de la cartera de crédito, así como para evaluar la confiabilidad en la documentación y actualización de la información que sirve de insumo para la determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios de cartera comercial. Por lo tanto, hemos considerado la estimación preventiva para riesgos crediticios como una cuestión clave de nuestra auditoría.	Los procedimientos de auditoría aplicados sobre la determinación por parte de la Administración, de la estimación preventiva para riesgos crediticios y su efecto en los resultados del ejercicio, incluyeron entre otros, la evaluación a través de pruebas selectivas, tanto de los insumos utilizados como de la mecánica de cálculo para los diferentes portafolios de crédito comerciales con base en las metodologías vigentes que para cada tipo de cartera establece la Comisión.

Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2022, que deberá presentarse ante la Comisión y ante la Bolsa Mexicana de Valores (el Reporte Anual), pero no incluye los estados financieros y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

(Continúa)

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros

La Administración es responsable de la preparación de los estados financieros adjuntos de conformidad con los Criterios Contables emitidos por la Comisión, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros libres de desviación material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar a la Compañía o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Compañía.

Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros en su conjunto están libres de desviación material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una desviación material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error, y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de desviación material en los estados financieros, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una desviación material debida a fraude es más elevado que en el caso de una desviación material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Compañía.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Compañía deje de ser un negocio en marcha.

(Continúa)

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en donde sea aplicable, las acciones tomadas para eliminar amenazas o las salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C.P.C. Eduardo López Avelar

Ciudad de México, a 24 de abril de 2023.

Daimler México, S. A. de C. V.
Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 3, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos

Estado de situación financiera

31 de diciembre de 2022

(Cifras en miles de pesos)

Activo		**Pasivo y capital contable**	
		Pasivo	
Efectivo y equivalentes de efectivo (nota 6)	$ 4,351,852	Títulos de crédito emitidos (nota 11)	$ 3,765,418
Inversiones en instrumentos financieros (nota 7):		Préstamos interbancarios y de otros organismos (nota 12):	
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (valores)	410,000	De corto plazo	14,948,241
		De largo plazo	8,400,000
Instrumentos financieros Derivados (nota 8):			
Con fines de cobertura	56,405		23,348,241
Cartera de crédito con riesgo de crédito etapa 1 (nota 9(a)):		Instrumentos financieros derivados (nota 8):	
Créditos comerciales:		Con fines de cobertura	25,417
Entidades financieras	28,676,528		
		Otras cuentas por pagar:	
(-) Menos:		Acreedores diversos y otras cuentas por pagar (notas 15)	73,773
Estimación preventiva para riesgos crediticios (nota 9(d))	(1,020,181)		
Total de cartera de crédito, neta	27,656,347		
		Pasivo por beneficios a los empleados (nota 16)	6,875
Otras cuentas por cobrar, neto	420,534		
Activo por impuesto a utilidad diferido, neto.(nota 13)	296,518		
Pagos anticipados y otros activos, neto (nota 10)	1,101	Total pasivo	27,219,724
		Capital contable (nota 14):	
		Capital contribuido:	
		Capital social	674,960
		Prima en emisión de acciones	223,084
			898,044
		Capital ganado:	
		Reservas de capital	190,482
		Resultado de ejercicios anteriores	4,109,464
		Otros resultados integrales (ORI):	
		Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	47,596
		Remediciones por beneficios definidos a los empleados	(7,464)
		Resultado neto	734,911
			5,074,989
		Total del capital contable	5,973,033
		Compromisos y contingencias (18)	
Total activo	$ 33,192,757	Total pasivo y capital contable	$ 33,192,757

Cuentas de orden

	2022
Compromisos crediticios	$ 38,001,181

Las notas aclaratorias que se acompañan, forman parte integrante de este estado financiero.

Al 31 de diciembre de 2022, el monto del capital social histórico es de 674,960,

"El presente estado de situación financiera se formuló de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de Crédito, de observancia general y obligatoria, aplicados de manera consistente, encontrándose reflejadas las operaciones efectuadas por la Compañía hasta la fecha arriba mencionadas, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables.

El presente estado de situación financiera fue aprobado por el consejo de administración bajo la responsabilidad de los directivos que los suscriben."

Maria José Boniviento
Director General

Linaldi Huerta
Director Financiero

Daimler México, S. A. de C. V.

Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 3, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos

Estado de resultado integral

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2022

(Cifras en miles de pesos)

Ingresos por intereses (nota 17)	$	3,248,521
Gastos por intereses (nota 17)		(2,544,847)
Margen financiero		703,674
Estimación preventiva para riesgos crediticios (nota 9d)		132,421
Margen financiero ajustado por riesgos crediticios		836,095
Comisiones y tarifas pagadas		(254)
Resultado por intermediación, neto		218
Otros egresos de la operación		(12,275)
Gastos de administración		(54,850)
Resultado antes de impuesto a la utilidad		768,934
Impuesto a la utilidad (nota 13)		
Diferido		(34,023)
Resultado neto	$	734,911
Otros resultados Integrales (nota 14)		
Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo	$	26,915
Remediación de beneficios a los empleados.		2,386
Resultado Integral	$	764,212

Las notas aclaratorias que se acompañan, forman parte integrante de este estado financiero.

"El presente estado de resultado Integral se formuló de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de Crédito, de observancia general y obligatoria, aplicados de manera consistente, encontrándose reflejados todos los ingresos y egresos derivados de las operaciones efectuadas por la Compañía durante el período arriba mencionado, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables.

El presente estado de resultado integral fue aprobado por el consejo de administración bajo la responsabilidad de los directivos que los suscriben."

Maria José Boniviento
Director General

Linaldi Huerta
Director Financiero

Daimler México, S. A. de C. V.
Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 3, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos

Estado de cambios en el capital contable

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2022

(Cifras en miles de pesos)

	Capital contribuido		Capital ganado				
	Capital social	Prima en venta de acciones	Reservas de capital	Resultados acumulados	Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo	Remediciones de beneficios definidos a los empleados	Total capital contable
Saldos al 1 de enero de 2022	$ 674,960	223,084	190,482	7,646,248	20,681	(9,850)	8,745,605
Ajustes retrospectivos por corrección en impuesto diferido y corriente (nota 4)	-	-	-	(135,934)	-	-	(135,934)
Saldos ajustados al 1 de enero de 2022	674,960	223,084	190,482	7,510,314	20,681	(9,850)	8,609,671
Movimientos inherentes a las decisiones de los accionistas:							
Acuerdo tomado en Asamblea de los accionistas							
el 14 de septiembre de 2022:							
Pagos de dividendos en efectivo (nota 14 c)	-	-	-	(3,400,850)	-	-	(3,400,850)
	-	-	-	(3,400,850)	-	-	(3,400,850)
Movimientos inherentes al reconocimiento del resultado integral:							
Resultado Integral							
Resultado neto	-	-	-	734,911	-	-	734,911
Otros resultados integrales:							
Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo (nota 14c)	-	-	-	-	26,915	-	26,915
Remediación de beneficios definidos a los empleados (nota 14 c)	-	-	-	-	-	2,386	2,386
	-	-	-	734,911	26,915	2,386	764,212
Saldos al 31 de diciembre de 2022	$ 674,960	223,084	190,482	4,844,375	47,596	(7,464)	5,973,033

Las notas aclaratorias que se acompañan, forman parte integrante de este estado financiero.

"El presente estado de cambios en el capital contable se formuló de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de Crédito, de observancia general y obligatoria, aplicados de manera consistente, encontrándose reflejados todos los movimientos en las cuentas del capital contable derivados de las operaciones efectuadas por la Compañía durante el período arriba mencionado, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables.

El presente estado de cambios en el capital contable fue aprobado por el consejo de administración bajo la responsabilidad de los directivos que los suscriben."

Maria José Boniviento
Director General

Linaldi Huerta
Director Financiero

Daimler México, S. A. de C. V.

Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 3, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos

Estado de flujos de efectivo

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2022

(Miles de pesos)

Actividades de operación:		
Resultado antes de impuesto a la utilidad	$	768,934
Cambios en partidas de operación:		
Cambio de préstamos interbancarios y de otros organismos		5,517,224
Cambio en inversiones en instrumentos financieros (valores), neto		690,000
Cambio en instrumentos financieros derivados (activo)		56,947
Cambio en cartera de crédito, neto		(3,528,799)
Cambio en otras cuentas por cobrar, neto		(100,705)
Cambio en activos/pasivos por beneficios a los empleados		(54,695)
Cambio en otras cuentas por pagar		8,611
Flujos netos de efectivo de actividades de operación		3,357,517
Actividades de financiamiento:		
Pagos de dividendos en efectivo		(3,400,850)
Flujos netos de efectivo en actividades de financiamiento		(43,333)
Decremento neto de efectivo y equivalentes de efectivo		(43,333)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período		4,395,185
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del período	$	4,351,852

Las notas aclaratorias que se acompañan, forman parte integrante de este estado financiero.

"El presente estado de flujos de efectivo se formuló de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de Crédito, de observancia general y obligatoria, encontrándose reflejadas las entradas de efectivo y salidas de efectivo derivadas de las operaciones efectuadas por la Compañía durante el período arriba mencionado, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables."

"El presente estado de flujos de efectivo fue aprobado por el Consejo de Administración bajo la responsabilidad de los directivos que lo suscriben."

_____

Maria José Boniviento
Director General

_____

Linaldi Huerta
Director Financiero

Daimler México, S. A. de C. V.

Notas a los estados financieros

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2022

(Miles de pesos)

(1) Actividad-

Daimler México, S. A. de C. V. (DM o la Compañía) es una sociedad constituida el 21 de mayo de 2007 bajo las leyes mexicanas con domicilio fiscal en Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 3, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos y su sitio web es www.daimler.com.mx. La Compañía es subsidiaria de Daimler Trucks Finance Canada Inc. (antes Daimler Canada Investments Company) que a su vez es subsidiaria de Daimler Truck AG (DTAG).

La Compañía se dedica a la obtención y el otorgamiento de financiamientos para las operaciones de las compañías afiliadas de DTAG que operan en México. La Compañía obtiene recursos a través de la emisión de Certificados Bursátiles y la contratación de deuda bancaria; las obligaciones derivadas de dichas operaciones cuentan con la garantía irrevocable e incondicional de DTAG. A partir del 1 de noviembre de 2021, la Compañía como una entidad del negocio de Trucks únicamente proporciona servicios de tesorería y fondeo a empresas DTAG en México.

Con fecha 1 de Noviembre de 2021, el Consejo de Supervisión y el Consejo de Administración de Daimler AG en Alemania, acordaron la escisión de su negocio de camiones y autobuses. Derivado de lo anterior DTAG tiene una gestión independiente y un gobierno corporativo autónomo (que incluye un presidente independiente del Consejo de Supervisión). DTAG califica dentro del índice de acciones DAX (Deutscher Aktienindex, índice de las 40 compañías más grandes de Alemania). La transacción y la cotización de DTAG en la Bolsa de Valores de Frankfurt se culminó durante 2021.

Como parte de una estructura corporativa tanto Mercedes-Benz como DTAG contarán con el respaldo de entidades de servicios financieros cautivos y de movilidad, para impulsar las ventas con soluciones de movilidad, arrendamiento y financiamiento a la medida, aumentando la retención y fomentando la lealtad del cliente. En este proceso Mercedez Benz Group AG (antes Daimler AG) planea asignar recursos y equipos de la actual Daimler Mobility a Mercedes-Benz y Daimler Truck AG.

DTAG pretende generar valor para sus accionistas acelerando la ejecución de sus planes estratégicos, elevando su rentabilidad e impulsando el desarrollo de tecnologías libres de emisiones para camiones y autobuses.

(2) Autorización y bases de presentación-

Autorización-

El 24 de abril de 2023, Maria José Bonivento, Director General y Linaldi Huerta, Director Financiero, autorizaron la emisión de los estados financieros y sus correspondientes notas.

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles (LGSM), los estatutos de la Compañía y las disposiciones de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión), los accionistas de la Compañía y la Comisión tienen facultades para modificar los estados financieros después de su emisión. Los estados financieros de 2022 adjuntos se someterán a la aprobación de la próxima Asamblea de Accionistas.

(Continúa)

Daimler México, S. A. de C. V.

Notas a los estados financieros

(Miles de pesos)

Bases de presentación-

(a) Declaratoria de cumplimiento-

Los estados financieros de la Compañía están preparados de acuerdo con los Criterios de Contabilidad para las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple Reguladas en México establecidos por la Comisión ya que más del 70% de los activos de la Compañía corresponden a actividades de otorgamiento de crédito, por lo tanto, la Compañía debe de preparar sus estados financieros de conformidad con los criterios de contabilidad a que se refiere el artículo 87-D, fracción V, de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, en cumplimiento a lo señalado en el artículo 78 de la Circular Única de Emisoras.

El 12 de enero de 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la resolución que modificó las disposiciones de carácter general aplicables a las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple Reguladas (SOFOMES), donde se establece que aquellas SOFOMES que tengan valores de deuda inscritos en el Registro Nacional de Valores, como es el caso de la Compañía, para el registro de sus operaciones aplicarán los criterios de contabilidad para las instituciones de crédito en México establecidos por la Comisión en el anexo 33 de las disposiciones de carácter general aplicables a las instituciones de crédito (las Disposiciones), a excepción de la serie “D” de dichos criterios, ya que deberán aplicar la serie “D”, de los criterios relativos a los estados financieros básicos para SOFOMES, vigentes a partir de 2015 (en su conjunto “los Criterios de Contabilidad”).

Los Criterios de Contabilidad establecen que la contabilidad de las instituciones de crédito debe ajustarse a la estructura básica de las Normas de Información Financiera (NIF) definida por el Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera, A.C. (CINIF) en la NIF A-1 “Estructura de las normas de información financiera”, considerando en primera instancia las NIF contenidas en la Serie NIF A “Marco conceptual”, así como lo establecido en el criterio de contabilidad A-4 “Aplicación supletoria a los criterios de contabilidad”. Asimismo, establecen que las instituciones deben observar los lineamientos contables de las NIF, excepto cuando sea necesario, a juicio de la Comisión, aplicar una normatividad o criterios de contabilidad específicos sobre el reconocimiento, valuación, presentación y revelación aplicables a rubros específicos de los estados financieros y los aplicables a su elaboración.

Los Criterios de Contabilidad señalan que a falta de criterio contable específico de la Comisión para las instituciones de crédito, o en un contexto más amplio, de las NIF, se aplicarán las bases de supletoriedad previstas por la NIF A-8 “Supletoriedad”, y sólo en caso de que las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) a que se refiere la NIF A-8 no den solución al reconocimiento contable, se podrá optar por una norma supletoria que pertenezca a cualquier otro esquema normativo, siempre que cumpla con todos los requisitos señalados en la citada NIF y el mismo criterio contable , debiéndose aplicar la supletoriedad en el siguiente orden: los principios de contabilidad generalmente aceptados en los Estados Unidos de América (US GAAP) y cualquier norma de contabilidad que forme parte de un conjunto de normas formal y reconocido, siempre y cuando cumpla con los requisitos del criterio A-4 “Aplicación supletoria a los criterios de contabilidad” de la Comisión.

(Continúa)

(b) Importancia relativa-

De acuerdo con lo previsto en los Criterios Contables, la información financiera deberá tomar en cuenta lo establecido en la NIF A-7 “Presentación y revelación”, respecto a que la responsabilidad de rendir información sobre la entidad económica descansa en su Administración, debiendo reunir dicha información, determinadas características cualitativas tales como la confiabilidad, la relevancia, la comprensibilidad y la comparabilidad con base en lo previsto en la NIF A-1 “Estructura de las normas de información financiera”. La Administración deberá considerar la importancia relativa en términos de la NIF A-4 “Características cualitativas de los estados financieros”, es decir, deberán mostrar aspectos más significativos de la compañía reconocidos contablemente tal y como lo señala dicha característica asociada a la relevancia. Lo anterior implica, entre otros elementos, que la importancia relativa requiere del ejercicio del juicio profesional ante las circunstancias que determinan los hechos que refleja la información financiera. En el mismo sentido, debe obtenerse un equilibrio apropiado entre las características cualitativas de la información financiera con el fin de cumplir el objetivo de los estados financieros, para lo cual debe buscarse un punto óptimo más que la consecución de niveles máximos de todas las características cualitativas.

(c) Uso de juicios y estimaciones-

La preparación de los estados financieros requiere que la Administración efectúe estimaciones y suposiciones que afectan los importes registrados de activos y pasivos y la revelación de activos y pasivos contingentes a la fecha de los estados financieros, así como los importes registrados de ingresos y gastos durante el período.

Juicios

La información sobre juicios realizados en la aplicación de políticas contables que tienen el efecto más importante sobre los importes reconocidos en los estados financieros se describe en las notas a los estados financieros que se mencionan a continuación:

- Notas 3(g) y 9(d) - Cartera de crédito: definición del modelo de negocio, ya sea para cobrar principal e interés (IFCPI), o para cobrar o vender (IFCV).
- Notas 3(e) y 8 - Derivados: determinación sobre si los instrumentos financieros son de negociación o son designados con fines de cobertura.
- Nota 7 – Inversiones en instrumentos financieros: definición del modelo de negocio: Instrumento Financiero para Cobrar Principal e Interés (IFCPI), Instrumento Financiero para Cobrar o Vender (IFCV), o Instrumento Financiero Negociable (IFN).

Supuestos e incertidumbres en las estimaciones

La información sobre supuestos e incertidumbres de estimación que tienen un riesgo significativo de resultar en un ajuste material a los importes en los libros de activos y pasivos en el siguiente año, se incluyen en las siguientes notas a los estados financieros:

- Notas 3(g) y 9(d) - Determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios y de recuperabilidad de cuentas por cobrar: supuestos e insumos utilizados en su determinación.

(Continúa)

- Notas 3(e) y 8 - Valuación de instrumentos financieros derivados: supuestos claves para determinar el valor de mercado, sobre todo aquellos derivados complejos o sin un mercado activo.
- Notas 3(i) y 13 – Reconocimiento de activos por impuestos diferidos: disponibilidad de utilidades futuras gravables, y la materialización de los impuestos diferidos.
- Notas 3(l) y 16 - Medición de obligaciones por beneficios definidos: supuestos actuariales claves.

Determinación del valor razonable

Algunas de las políticas y revelaciones contables de la Compañía requieren la medición de los valores razonables tanto de los activos y pasivos financieros como de los no financieros. La Compañía cuenta con un marco de control establecido en relación con la medición de los valores razonables.

Esto incluye la autorización por parte del Consejo de administración de la contratación de un proveedor de precios, además de la autorización por parte del Comité de Riesgos de la Compañía de los modelos de valuación internos y sus modificaciones, los métodos de estimación de las variables usadas en estos modelos de valuación cuando no son proporcionadas directamente por el proveedor de precios que la Compañía haya contratado, y de aquellos valores y demás instrumentos financieros y activos virtuales a los que les son aplicables los modelos de valuación internos.

Asimismo, el marco de control establecido incluye un equipo de valuación que tiene la responsabilidad general de la supervisión de todas las mediciones significativas del valor razonable, incluyendo los valores razonables de Nivel 3, y que reporta directamente al Comité de Riesgos de la Compañía. El equipo de valuación revisa regularmente los datos de entrada no observables significativos y los ajustes de valuación. Si se usa información de terceros, como cotizaciones de corredores o servicios de fijación de precios, para medir los valores razonables, el equipo de valuación evalúa la evidencia obtenida de los terceros para respaldar la conclusión de que esas valuaciones satisfacen los requerimientos de las NIF, incluyendo el nivel dentro de la jerarquía del valor razonable dentro del que deberían clasificarse esas valuaciones. Los asuntos de valuación significativos son informados al Comité de Auditoría y al Comité de riesgos de la Compañía.

Cuando se mide el valor razonable de un activo o pasivo, la Compañía utiliza datos de mercado observables siempre que sea posible. Los valores razonables se clasifican en distintos niveles dentro de una jerarquía del valor razonable que se basa en los datos de entrada (observabilidad de los insumos) usados en las técnicas de valoración, como se describen en la siguiente página.

Nivel 1: precios cotizados (no-ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos, que corresponde al nivel más alto, correspondiente a precios obtenidos exclusivamente con datos de entrada de Nivel 1.

Nivel 2: datos de entrada diferentes de los precios cotizados incluidos en el Nivel 1, que sean observables para el activo o pasivo, ya sea directa (es decir, precios) o indirectamente (es decir, provenientes de los precios) que corresponde a precios obtenidos con datos de entrada nivel 2.

(Continúa)

Nivel 3: datos o insumos para medir el activo o pasivo que no se basan en datos de mercado observables (datos de entrada no observables), que corresponde a el nivel más bajo, para aquellos previos obtenidos con datos de entrada nivel 3.

Los instrumentos financieros que son valuados mediante el uso de un modelo de valuación interno de la Compañía no son considerados bajo ninguna circunstancia como Nivel 1.

Si los datos de entrada usados para medir el valor razonable de un activo o pasivo se clasifican en niveles distintos de la jerarquía del valor razonable, entonces la medición del valor razonable se clasifica en su totalidad en el mismo nivel de la jerarquía del valor razonable que la variable de más baja observabilidad que sea significativa para la medición total.

Conforme a lo establecido en las Disposiciones, La compañía determina el valor razonable de los siguientes instrumentos financieros mediante la valuación directa a vector, que consiste en aplicar a la posición en títulos o contratos de la Compañía el precio actualizado para valuación proporcionado por un proveedor de precios:

I. Valores inscritos en el registro nacional de valores o autorizados, inscritos o regulados en mercados reconocidos por la Comisión.
II. Instrumentos financieros derivados que cotizan en bolsas de derivados nacionales o que pertenecen a mercados reconocidos por el Banco de México (Banco Central).
III. Activos subyacentes y demás instrumentos financieros que forman parte de las operaciones estructuradas o paquetes de derivados, cuando se trata de valores o instrumentos financieros previstos en las fracciones I y II referidas anteriormente.

(d) Moneda funcional y de informe-

Los estados financieros de la Compañía se presentan en moneda de informe peso mexicano, que es igual a la moneda de registro y a su moneda funcional.

Para propósitos de revelación en las notas a los estados financieros, cuando se hace referencia a pesos o “$” se trata de miles de pesos mexicanos y cuando se hace referencia a dólares, se trata de miles de dólares o “USD” de los Estados Unidos de América.

(e) Presentación del resultado integral-

En cumplimiento con el criterio contable D-2 “Estado de resultado integral” establecido por la Comisión, la Compañía presenta el resultado integral en un solo estado que presenta en un único documento todos los rubros que conforman el resultado neto, incrementado o disminuido por los Otros Resultados Integrales (ORI) del año, así como de la participación en los ORI de otras entidades, y se denomina “Estado consolidado de resultado integral”. En 2022, el ORI está representado por el resultado neto, el resultado por valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo y la remedición de beneficios definidos a los empleados de conformidad con la NIF D-3 “Obligaciones laborales”.

(f) Reconocimiento de activos y pasivos financieros en su fecha de concertación-

Los estados financieros reconocen los activos y pasivos provenientes de inversiones en valores, reportos e instrumentos financieros derivados en la fecha en que la operación es concertada, independientemente de su fecha de liquidación.

(3) Resumen de las principales políticas contables-

Las políticas contables que se muestran a continuación se han aplicado uniformemente en la preparación de los estados financieros que se presentan.

(a) Reconocimiento de los efectos de inflación-

Los estados financieros adjuntos incluyen el reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera hasta el 31 de diciembre de 2007, fecha en que conforme a la NIF B-10 "Efectos de la inflación" se cambió a un entorno económico no inflacionario utilizando para tal efecto el valor de la Unidad de Inversión (UDI), que es una unidad de cuenta cuyo valor es determinado por el Banco de México (Banco Central) en función de la inflación.

El porcentaje de inflación anual y acumulada en los tres últimos ejercicios y los índices utilizados para determinar la inflación, se muestran a continuación:

31 de diciembre de		UDI	Inflación Del año	Acumulada
2022	$	7.6468	7.82%	19.39%
2021		7.1082	7.61%	14.16%
2020		6.6055	3.23%	11.31%

(b) Efectivo y equivalentes de efectivo

Las transacciones en moneda extranjera se reconocen al tipo de cambio vigente en las fechas de su celebración, para efectos de presentación de los estados financieros. En el caso de divisas distintas al dólar se convierten de la moneda respectiva a dólares, conforme lo establecen las Disposiciones aplicables y la equivalencia del dólar con la moneda nacional se convierte al tipo de cambio de cierre de jornada de operación determinado por el Banco Central.

A la fecha de cierre de los estados financieros, los activos y pasivos monetarios en moneda extranjera se convierten al tipo de cambio de cierre de jornada de operación publicado por el Banco Central y las ganancias o pérdidas en cambios que se originan en la conversión de moneda extranjera se reconocen en los resultados del ejercicio en el periodo en que se originan.

El efectivo y equivalentes de efectivo están integrados principalmente por saldos de bancos, depósitos bancarios (en moneda nacional) y depósitos "overnight" en moneda extranjera, los cuales se registran a su valor nominal. El efectivo y equivalentes de efectivo en moneda extranjera se valúan al tipo de cambio publicado por el Banco Central a la fecha de formulación de estos estados financieros. Los rendimientos que genera el efectivo y equivalentes de efectivo se reconocen en resultados conforme se devengan en el rubro de "Ingresos por intereses".

(Continúa)

(c) Compensación de activos financieros y pasivos financieros

Un activo y pasivo financiero serán objeto de compensación de manera que se presente en el estado de situación financiera consolidado su importe neto, sólo cuando la entidad tiene el derecho legalmente exigible y vigente de compensarlos en cualquier circunstancia, y a su vez la intención de liquidarlos sobre una base compensada, o de realizar el activo financiero y liquidar el pasivo financiero simultáneamente.

(d) Instrumentos financieros-

i. Reconocimiento y medición inicial

Las inversiones en instrumentos financieros comprenden instrumentos de patrimonio neto, obligaciones, bonos, certificados y demás títulos de crédito y documentos que se emiten en serie o en masa, cotizados y no cotizados, que la entidad mantiene como posición propia. Se miden y reconocen inicialmente a su valor razonable más, en el caso de activos o pasivos financieros no medidos a valor razonable con cambios en éste, llevados a través de resultado integral, los costos de transacción directamente atribuibles a su adquisición o emisión, cuando en lo subsecuente se midan a su costo amortizado.

ii. Clasificación y medición posterior

En el reconocimiento inicial, las inversiones en instrumentos financieros se clasifican en las siguientes categorías, conforme al modelo de negocio y las características de los flujos contractuales de los mismos, como:

- Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (IFCPI), que tienen por objeto en su tenencia, recuperar los flujos contractuales que conlleva el instrumento. Los términos del contrato prevén flujos de efectivo en fechas preestablecidas, que corresponden sólo a pagos de principal e interés (rendimiento), usualmente sobre el monto del principal pendiente de pago. El IFCPI debe tener características de un financiamiento otorgado y administrarse con base en su rendimiento contractual. Comprende títulos de deuda adquiridos con la intención de la Administración y la capacidad de mantenerlos a su vencimiento, los cuales son clasificados utilizando la categoría que se describe a continuación:
- Instrumentos financieros para cobrar o vender (IFCV), medidos a valor razonable con cambios en otros resultados integrales (VRCORI), que tienen por objetivo tanto cobrar los flujos contractuales de principal e interés, como obtener una utilidad en su venta cuando ésta resulte conveniente. La Compañía de forma irrevocable reconoce los cambios en el valor razonable de los IFCV a través del ORI; e
- Instrumentos financieros negociables (IFN), medidos a valor razonable con cambios en resultados (VRCR) que representan la inversión en instrumentos financieros de deuda o de capital, y que tienen por objetivo obtener una utilidad entre el precio de compra y el de venta.

(Continúa)

La clasificación de las inversiones en instrumentos financieros se basa tanto en el modelo de negocios como en las características de los flujos contractuales de los mismos. Atendiendo al modelo de negocios, un instrumento financiero o una clase de instrumentos financieros (un portafolio), puede ser administrado bajo:

- Un modelo que busca recuperar los flujos contractuales (representado por el monto del principal e intereses).
- Un modelo de negocio que busca, tanto la recuperación de los flujos contractuales como en el modelo anterior, como la obtención una utilidad mediante la venta de los instrumentos financieros, lo cual conlleva a desplazar un modelo combinado de gestión de estos instrumentos financieros.
- Un modelo que busca obtener un máximo rendimiento a través de compra y venta de los instrumentos financieros.

Los instrumentos financieros no se reclasifican después de su reconocimiento inicial, excepto si la Compañía cambia su modelo de negocio, en cuyo caso todos los instrumentos financieros afectados son reclasificados a la nueva categoría en el momento en que el cambio en el modelo de negocio ha ocurrido.

La reclasificación de inversiones en instrumentos financieros entre categorías se aplica prospectivamente a partir de la fecha de cambio en el modelo de negocio, sin modificar ninguna utilidad o pérdida reconocida con anterioridad, tales como intereses o pérdidas por deterioro.

Cuando se realice alguna reclasificación conforme a lo antes mencionado, la Compañía deberá informar de este hecho por escrito a la Comisión dentro de los 10 días hábiles siguientes a su determinación, exponiendo detalladamente el cambio en el modelo de negocio que las justifique.

Dicho cambio deberá estar autorizado por el Comité de Riesgos de la Compañía.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2022, la Compañía no llevó a cabo transferencias entre categorías.

Un instrumento financiero se mide al costo amortizado si se cumplen las dos condiciones siguientes y no está clasificado como medido a su valor razonable con cambios a través de resultados:

- El instrumento financiero se conserva dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los instrumentos financieros para obtener la recuperación de los flujos de efectivo contractuales; y
- las condiciones contractuales del instrumento financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que están representados únicamente por pagos del principal e intereses sobre el importe del principal pendiente (Sólo Pago del Principal e Intereses, o SPPI por sus siglas).

Todos los instrumentos financieros no clasificados como medidos al costo amortizado o a valor razonable con cambios en ORI como se describe anteriormente, son medidos a valor razonable con cambios en resultados. Esto incluye todos los instrumentos financieros derivados (ver inciso (j) de esta nota). Instrumentos financieros: Evaluación del modelo de negocio – La Compañía realiza una evaluación del objetivo del modelo de negocio en el que se mantiene un instrumento financiero a nivel del portafolio, ya que esto es lo que mejor refleja la manera en que se administra el negocio y se entrega la información a la Administración. La información considerada incluye lo que se muestra a continuación:

- las políticas y los objetivos señalados para el portafolio y la operación de esas políticas en la práctica. Estas incluyen si la estrategia de la Administración se enfoca en cobrar ingresos por intereses contractuales, mantener un perfil de tasa de interés concreto o coordinar la duración de los instrumentos financieros con la de los pasivos que dichos instrumentos están financiando o las salidas de efectivo esperadas, o realizar flujos de efectivo mediante la venta de los instrumentos;
- cómo se evalúa el rendimiento del portafolio y cómo éste se informa a la Administración de la Compañía;
- los riesgos que afectan al rendimiento del modelo de negocio (y los instrumentos financieros mantenidos en el modelo de negocio) y, en concreto, la forma en que se gestionan dichos riesgos;
- cómo se retribuye a los gestores del negocio (por ejemplo, si la compensación se basa en el valor razonable de los instrumentos gestionados o sobre los flujos de efectivo contractuales obtenidos); y
- la frecuencia, el volumen y la oportunidad de las ventas en periodos anteriores, las razones de esas ventas y las expectativas sobre la actividad de ventas futuras.

Las transferencias de instrumentos financieros a terceros en transacciones que no califican para la baja en cuentas no se consideran ventas para este propósito, de forma consistente con el reconocimiento continuo de los instrumentos por parte de la Compañía.

Los instrumentos financieros que son mantenidos para negociación y cuyo rendimiento es evaluado sobre una base de valor razonable son medidos a valor razonable con cambios en resultados.

Instrumentos financieros:

Evaluación de si los flujos de efectivo contractuales son SPPI – Para propósitos de esta evaluación, el monto del “principal”’ se define como el valor razonable del instrumento financiero en el momento del reconocimiento inicial. El “interés” se define como la contraprestación por el valor del dinero en el tiempo y por el riesgo crediticio asociado con el importe principal pendiente, durante un período de tiempo concreto y por otros riesgos y costos básicos de los préstamos (por ejemplo, el riesgo de liquidez y los costos administrativos), así como un margen de utilidad.

Al evaluar si los flujos de efectivo contractuales son SPPI, la Compañía considera los términos contractuales del instrumento. Esto incluye evaluar si un instrumento financiero contiene una condición contractual que pudiera cambiar la oportunidad o importe de los flujos de efectivo contractuales de manera que no cumpliría esta condición.

(Continúa)

Al hacer esta evaluación, la Compañía toma en cuenta:

- eventos contingentes que cambiarían el importe o la oportunidad de los flujos de efectivo;
- términos que pudieran generar apalancamiento;
- términos que hacen referencia al valor del dinero en el tiempo, como por ejemplo ajustar la tasa del cupón, incluyendo las características de tasa variable;
- términos que generen instrumentos derivados implícitos, o cambios en sus términos y condiciones, por indexación a variables ajenas a la naturaleza del contrato;
- características de pago anticipado y prórroga; y
- términos que limitan el derecho de la Compañía a los flujos de efectivo procedentes de instrumentos específicos (por ejemplo, características de "sin recurso").

Una característica de pago anticipado es consistente con el criterio de únicamente pago del principal e intereses si el importe del pago anticipado representa sustancialmente los importes no pagados del principal e intereses sobre el importe principal, que puede incluir compensaciones adicionales razonables para el termino anticipado del contrato. Adicionalmente, en el caso de un instrumento financiero adquirido con un descuento o prima significativo de su importe nominal contractual, una característica que permite o requiere el pago anticipado de un importe que representa sustancialmente el importe nominal contractual más los intereses contractuales devengados (pero no pagados) (que también pueden incluir una compensación adicional razonable por termino anticipado) se trata como consistente con este criterio si el valor razonable de la característica de pago anticipado es insignificante en el reconocimiento inicial.

Instrumentos financieros: Medición posterior y ganancias y pérdidas –

Instrumentos financieros negociables (IFN)	Posteriormente, y en cada fecha de reporte los títulos se valúan a valor razonable proporcionado por un proveedor de precios independiente; los efectos de valuación y los resultados por compraventa se reconocen en los resultados del ejercicio, dentro del rubro "Resultado por intermediación". Cuando los títulos son enajenados, el resultado por compraventa se determina del diferencial entre el precio de compra y el de venta, debiendo reclasificar el resultado por valuación que haya sido previamente reconocido en los resultados del ejercicio, al resultado por compra venta dentro de dicho rubro. Los intereses devengados de los títulos de deuda se determinan conforme al método de interés efectivo y se reconocen en los resultados del ejercicio en el rubro de "Ingresos por intereses". Los dividendos de los instrumentos de patrimonio neto a favor se reconocen en los resultados del ejercicio, en el momento en que se genera el derecho a recibir el pago de los mismos en el rubro de "Ingresos por intereses". No obstante, ver inciso (j) de esta nota en el caso de los derivados designados como instrumentos de cobertura.
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (IFCPI)	Estos instrumentos se miden posteriormente al costo amortizado usando el método del interés efectivo. El costo amortizado se reduce por las pérdidas por deterioro. El ingreso por intereses, las ganancias y pérdidas por conversión de moneda extranjera y el deterioro se reconocen en resultados. Cualquier ganancia o pérdida en la baja en cuentas se reconoce en resultados del ejercicio.

(Continúa)

Instrumentos financieros para cobrar o vender (IFCV)	Estos instrumentos se miden posteriormente a valor razonable. El ingreso por intereses calculado bajo el método de interés efectivo, las ganancias y pérdidas por conversión de moneda extranjera y el deterioro se reconocen en los resultados del ejercicio. Otras ganancias y pérdidas netas se reconocen en otros resultados integrales (VRCORI), el cual se ajusta por el efecto de impuestos diferidos. En el momento de la baja en cuentas, las ganancias y pérdidas acumuladas en otros resultados integrales se reclasifican en resultados. La valuación de los instrumentos de esta categoría designados como partida cubierta por derivados de cobertura a valor razonable, es reconocida en el rubro de “Resultado por intermediación”.
Inversiones en acciones a través de ORI	Estos activos se miden posteriormente al valor razonable. Los dividendos se reconocen como ingresos en resultados a menos que el dividendo claramente represente una recuperación de parte del costo de la inversión. Otras ganancias y pérdidas netas se reconocen en otro resultado integral.

iii. Baja en cuentas

La Compañía da de baja en cuentas un instrumento financiero cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del instrumento financiero, o cuando transfiere los derechos a recibir los flujos de efectivo contractuales en una transacción en la que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad del instrumento financiero, o en la cual la Compañía no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios relacionados con la propiedad y no retiene el control sobre los instrumentos financieros.

La Compañía participa en transacciones en las que transfiere los instrumentos reconocidos en su estado de situación financiera, pero retiene todos o sustancialmente todos los riesgos y beneficios de los instrumentos financieros transferidos. En estos casos, los instrumentos financieros transferidos no son dados de baja en cuentas.

iv. Deterioro

La Compañía evalúa desde su reconocimiento inicial las pérdidas crediticias esperadas (PCE) de los IFCV y los IFCPI, las cuales se determinan considerando el nivel de recuperabilidad esperada que corresponda a los distintos IFCV y reconoce el efecto de la pérdida, con base en el costo amortizado de los IFCV y los IFCPI. Dado que el valor razonable del IFCV ya reconoce el deterioro por pérdidas crediticias esperadas, la Compañía no procede a crear una estimación que reduzca el valor razonable del IFCV; por lo tanto, el efecto se reconoce en la utilidad o pérdida neta, afectando el valor del IFCV antes de reconocer el efecto en ORI por valuación a valor razonable. Para los IFCPI, se reconoce la PCE determinada afectando el valor razonable del IFCPI. Lo anterior no afecta a los IFN, pues en éstos no surge la cuestión de cobrabilidad al no existir la intención de cobro y porque el valor de mercado de los mismos capta generalmente los efectos de pérdidas crediticias esperadas de los mismos.

Las PCE son el promedio ponderado por la probabilidad de las pérdidas crediticias y se miden como el valor presente de las insuficiencias de efectivo. Al estimar las PCE, La Compañía considera la información razonable y sustentable que sea relevante y esté disponible sin costos o esfuerzos indebidos. Esto incluye información cuantitativa y cualitativa y análisis, basados en la experiencia histórica de la Compañía y en una evaluación de crédito informada e incluyendo información prospectiva.

(Continúa)

La Compañía vigila que las PCE por el deterioro de los títulos emitidos por una contraparte, guarda consistencia con el deterioro determinado para créditos que se otorguen a la misma contraparte.

En caso de que existan cambios favorables en la calidad crediticia de los IFCV que estén debidamente sustentados con base en eventos posteriores observables, la PCE ya reconocida se revierte en el periodo en que ocurren dichos cambios, contra la utilidad o pérdida neta del periodo, como una reversión de PCE previamente reconocida.

Operaciones fecha valor

Los títulos adquiridos que se pacte liquidar en fecha posterior hasta un plazo máximo de cuatro días hábiles siguientes a la concertación de la operación de compraventa, se reconocen como títulos restringidos, en tanto que, los títulos vendidos se reconocen como títulos por entregar disminuyendo las inversiones en valores. La contraparte deberá ser una cuenta liquidadora, acreedora o deudora, según corresponda. Cuando el monto de títulos por entregar excede el saldo de títulos en posición propia de la misma naturaleza (gubernamentales, bancarios, accionarios y otros títulos de deuda), se presenta en el pasivo dentro del rubro de “Valores asignados por liquidar”.

(e) ***Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura (IFD)-***

La Compañía clasifica los instrumentos financieros derivados con base a su intencionalidad en las dos categorías que se muestran a continuación:

- Con fines de negociación - Consiste en la posición que asume la Compañía con la intención de obtener ganancias basadas en los cambios en su valor razonable.
- Con fines de cobertura - Consiste en la posición que asume la Compañía con el objeto de compensar o transformar el perfil de uno o varios de los riesgos generados por una partida cubierta.

El reconocimiento en los estados financieros de los activos y/o pasivos provenientes de operaciones con IFD, se realiza en la fecha en que se concreta la operación, independientemente de la fecha de liquidación o entrega del bien.

La Compañía reconoce todos los activos o pasivos financieros resultantes de los derechos y obligaciones establecidos en los contratos de IFD, inicialmente a su valor razonable, el cual, presumiblemente, corresponde al precio de transacción, es decir, el precio de contraprestación recibida o entregada. Los costos de transacción que sean directamente atribuibles a la adquisición de IFD se reconocen directamente en resultados dentro del “Resultado por intermediación”.

Posteriormente, todos los IFD se valúan a su valor razonable, sin deducir los costos de transacción en los que se pudiera incurrir en la venta u otro tipo de disposición, reconociendo dicho efecto de valuación en los resultados del período dentro del rubro “Resultado por intermediación”.

(Continúa)

Los derivados se presentan en el estado de situación financiera consolidado en un rubro específico del activo o del pasivo, dependiendo de si su valor razonable corresponde a un saldo deudor o un saldo acreedor, respectivamente. Dichos saldos deudores o acreedores se compensan siempre y cuando cumplan con las reglas de compensación de activos y pasivos financieros transformar el perfil de uno o varios de los riesgos generados por una partida cubierta.

Dichos instrumentos, se reconocen inicial y subsecuentemente a su valor razonable, y su tratamiento contable se describe a continuación:

Operaciones con fines de negociación-

— *Contratos adelantados ("forwards") y futuros:*

El contrato a futuro opera con términos estandarizados (condiciones generales de contratación), tiene mercado secundario y requiere el establecimiento obligatorio de colaterales en cuentas de aportaciones o de margen de liquidación diaria. El contrato adelantado o "forward" se opera en forma privada (fuera de los mercados organizados de futuros o de opciones). El saldo de dichos IFD representa la diferencia entre el valor razonable del contrato y el precio "forward" estipulado del mismo. Si la diferencia es positiva es plusvalía y se presenta en el activo; si es negativa es minusvalía y se presenta en el pasivo.

— *Swaps:*

Su saldo representa la diferencia entre el valor razonable de la parte activa y de la parte pasiva.

Operaciones con fines de cobertura-

La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados con el objetivo de manejar adecuadamente los riesgos de tasas de interés y de tipos de cambio inherentes a las operaciones de crédito, depósitos, inversiones en valores y reportos, todas ellas propias de la banca comercial. Los instrumentos más utilizados son swaps de tasas de interés y de monedas, mediante los cuales se transforma instrumentos de tasa flotante a tasa fija y de tasa fija a tasa flotante, o en su caso, se trasforma activos denominados en moneda extranjera a nacional o viceversa. Los derivados pueden ser utilizados para cubrir flujos de caja o valor económico de diferentes activos y pasivos de la Compañía, existiendo políticas de control definidas para la designación y seguimiento continuo de la efectividad de tales coberturas.

Al inicio de las relaciones de cobertura designadas, La Compañía documenta el objetivo y estrategia de gestión de riesgos para llevar a cabo la cobertura. La Compañía también documenta la relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura, fueron formalmente designados a exposiciones alojadas en el estado de situación financiera, incluyendo si se espera que los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta y el instrumento de cobertura se compensen entre sí.

Los derivados con fines de cobertura, que cumplen con todas las condiciones, se valúan a valor razonable y el efecto se reconoce dependiendo del tipo de cobertura, de acuerdo con lo que se muestra a continuación:

- Coberturas de valor razonable. Cubren la exposición a los cambios en el valor razonable de un activo o pasivo reconocido o de un compromiso en firme no reconocido, o un componente de alguna de las partidas anteriores, o una exposición agregada. La posición primaria cubierta y el instrumento derivado de cobertura se valúan a su valor razonable, registrándose el efecto neto en los resultados del período dentro del rubro de “Resultado por intermediación”.

- Coberturas de flujos de efectivo. Cubren la exposición a la variabilidad de flujos de efectivo atribuible a un riesgo particular asociado con un activo o pasivo reconocido, un portafolio o un componente de los mismos, o una o varias transacciones pronosticadas altamente probables o porciones de éstas, o una exposición agregada. Se valúa a valor razonable el instrumento derivado de cobertura y la valuación correspondiente a la parte efectiva de la cobertura, se registra dentro de la cuenta “Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo” en los Otros Resultados Integrales. La parte inefectiva se registra en resultados del período dentro del rubro “Resultado por intermediación”.

Una relación de cobertura debe descontinuarse prospectivamente cuando deja de cumplir con los criterios para reconocer una relación de cobertura, esto incluye cuando el instrumento de cobertura se vende, expira, se rescinde o se ejerce, así como después de que se ha considerado o llevado a cabo cualquier reequilibrio en la relación de cobertura y la relación de cobertura resulta ser no efectiva o no cumple con el objetivo de la administración de riesgo de la Compañía.

(f) Cartera de crédito-

Representa el saldo de la disposición total o parcial de las líneas de crédito otorgadas a los acreditados más los intereses devengados no cobrados. La estimación preventiva para riesgos crediticios se presenta deduciendo los saldos de la cartera de crédito.

Las líneas de crédito no dispuestas se registran en cuentas de orden, en el rubro de “Compromisos crediticios”.

La Compañía otorga financiamiento a las partes relacionadas que operan en México bajo el control del grupo DTAG.

El otorgamiento de crédito se realiza con base en un análisis de crédito basado en las políticas internas y manuales de operación establecidos por la Compañía.

Cartera vencida.- Compuesta por créditos:

1) Cuyos acreditados son declarados en concurso mercantil, con excepción de aquellos créditos que:

i. continúen recibiendo pago en términos de lo previsto por la fracción VIII del artículo 43 de la Ley de Concursos Mercantiles (LCM),
ii. sean otorgados al amparo del artículo 75 en relación con las fracciones II y III del artículo 224 de la LCM.

2) Cuyo principal, intereses o ambos no hayan sido liquidados en los términos pactados originalmente, considerando al efecto lo que se menciona a continuación:

Créditos comerciales con amortización única de capital e intereses – Cuando presentan 30 o más días desde la fecha en que ocurra el vencimiento.

Créditos comerciales con amortización única de capital y pagos periódicos de intereses – Cuando los intereses presentan un período de 90 o más días vencidos, o el principal 30 o más días vencidos.

Documentos de cobro inmediato – Los documentos de cobro inmediato a que se refiere el criterio contable B-1 “Disponibilidades”, serán reportados como cartera vencida al momento en el cual se presente dicho evento.

Debido a que la función principal de la Compañía es manejo de bienes y recursos monetarios de las partes relacionadas pertenecientes al Grupo Daimler Truck AG que operan en México, no se tienen saldos insolutos vencidos de créditos ya que los cobros se reciben de acuerdo al vencimiento y por lo tanto no se tiene cartera vencida.

Los intereses correspondientes a las operaciones de crédito, se reconocen en resultados conforme se devengan, independientemente de su exigibilidad.

Modelo de negocio de la cartera de crédito

La determinación del modelo de negocio para la cartera de crédito se basa en el historial de cómo la Compañía la administra. La Compañía considera lo siguiente:

a) La forma en cómo se determina e informa el desempeño de la cartera de crédito.
b) Los riesgos que afectan el desempeño del modelo de negocio y de la cartera de crédito y cómo son administrados esos riesgos.
c) Los lineamientos sobre los que se basa la remuneración de la dirección de crédito, si con base en maximizar el valor de la cartera de crédito o en cobrar sus flujos contractuales.

La Compañía considera también la frecuencia, el valor y la oportunidad de las ventas de cartera de crédito en períodos anteriores, las razones de dichas ventas, así como las expectativas sobre la actividad de ventas futuras dentro del contexto y condiciones en que se presentaron, y la influencia que tienen en la forma en que se logra el objetivo de la entidad para administrar o gestionar la cartera de crédito y, específicamente sobre cómo se realizan los flujos de efectivo.

(Continúa)

Trimestralmente la Compañía evalúa las características de sus modelos de negocio para clasificar la cartera de crédito con base en el objetivo del mismo, conforme a sus políticas establecidas.

Renegociaciones

Se consideran renegociaciones a las reestructuras y renovaciones de las operaciones de cartera de crédito, las cuales se describen a continuación:

Reestructuración. Es una renegociación de la que se deriva cualquier modificación a las condiciones originales del crédito, entre las cuales se encuentran:

- cambio de la tasa de interés establecida para el plazo remanente del crédito;
- cambio de moneda o unidad de cuenta (por ejemplo, VSM, UMA o UDI);
- concesión de un plazo de espera respecto del cumplimiento de las obligaciones de pago conforme a los términos originales del crédito;
- prórroga del plazo del crédito;
- modificación al esquema de pagos pactado, o
- ampliación de garantías que amparan el crédito de que se trate.

Renovación. Es una renegociación en la que el saldo de un crédito es liquidado parcial o totalmente por el deudor, sus obligados solidarios u otra persona que por sus nexos patrimoniales constituya riesgos comunes con el deudor, a través del incremento al monto original del crédito, o bien con el producto proveniente de otro crédito contratado con la misma entidad o con un tercero que por sus nexos patrimoniales con esta última constituya riesgos comunes.

No obstante, lo anterior, la Compañía no considera renovado un crédito por las disposiciones que se efectúen durante la vigencia de una línea de crédito preestablecida, siempre y cuando el acreditado haya liquidado la totalidad de los pagos que le sean exigibles conforme a las condiciones originales del crédito.

Por las reestructuras, así como por las renovaciones con las que se liquida parcialmente el crédito original, La Compañía reconoce una utilidad o pérdida por la diferencia entre los flujos de efectivo del nuevo crédito descontados a la tasa de interés efectiva original y el valor en libros del crédito original a la fecha de la renegociación, sin considerar su estimación preventiva para riesgos crediticios.

Para efectos de lo anterior, se considera valor en libros al monto efectivamente al acreditado, ajustado por los intereses devengados, otros conceptos financiados, los cobros de principal e intereses, así como por las quitas y condonaciones, bonificaciones y descuentos que se hayan otorgado, y en su caso los ingresos o gastos financieros por devengar.

Para la determinación de la tasa de interés efectiva del nuevo crédito, consecuencia de la reestructura o la renovación parcial, se toma de base el resultado sumar al monto financiado se le adicionan los costos de transacción incurridos y en su caso las comisiones cobradas en por su originación y el resultado se toma de base para aplicar la tasa de interés efectiva original. Los costos de transacción y comisiones cobradas se reconocen como un cargo o crédito diferido, respectivamente, y se amortizan durante la vida remanente del crédito.

(Continúa)

En el caso de renovaciones totales, la Compañía considera que existe un nuevo crédito, por lo que da de baja el crédito original.

Nivel de riesgo de crédito de la cartera de crédito

La cartera de crédito es evaluada periódicamente a efecto de determinar el riesgo de crédito, el cual representa la pérdida potencial por la falta de pago de un acreditado o contraparte en las operaciones que efectúa la Compañía, incluyendo las garantías reales o personales que les otorguen, así como cualquier otro mecanismo de mitigación utilizado por las entidades. El nivel de riesgo de crédito de la cartera de crédito se clasifica por etapas que son, en orden ascendente en su nivel de riesgo, Etapa 1, Etapa 2 y Etapa 3.

Etapa 1

Se refiere a cartera de crédito cuyo riesgo de crédito no se ha incrementado significativamente desde su reconocimiento inicial hasta la fecha de los estados financieros, es decir que no se encuentra en los supuestos para considerarse en las etapas 2 y 3 que se mencionan posteriormente.

Adicionalmente, en atención a lo establecido en las Disposiciones para la determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios, la Compañía considera los siguientes criterios para definir cuando los créditos se encuentran en Etapa 1:

- En el caso de cartera de crédito comercial, cuando presenta atrasos menores o iguales a 30 días naturales.

Etapa 2

Incluye créditos que han mostrado un incremento significativo de riesgo desde su reconocimiento inicial y hasta la fecha de los estados financieros conforme a los modelos de cálculo de la estimación preventiva para riesgos crediticios.

Adicionalmente, en atención a lo establecido en las Disposiciones para la determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios, la Compañía considera los siguientes criterios para definir cuando los créditos se encuentran en Etapa 2:

- Cartera de crédito comercial, cuando presenta atrasos mayores a 30 días naturales y menores a 90 días naturales.

Los créditos que estando en etapa 2 han liquidado totalmente los saldos exigibles pendientes de pago, o que habiendo sido reestructurados o renovados han cumplido con el pago sostenido, son reclasificados a etapa 1.

Etapa 3

Corresponde a la cartera de crédito con deterioro crediticio originado por la ocurrencia de uno o más eventos, los cuales tienen un impacto significativo sobre los flujos de efectivo futuros de dichos créditos. En específico, se consideran los créditos en esta etapa los que se mencionan en la pagina siguiente:

(Continúa)

1. Aquéllos por los que la Compañía tiene conocimiento de que el acreditado ha sido declarado en concurso mercantil. Sin perjuicio de lo previsto previamente, los créditos que continúan recibiendo pago en términos de lo previsto por la fracción VIII del artículo 43 de la Ley de Concursos Mercantiles ("LCM"), así como los créditos otorgados al amparo del artículo 75 en relación con las fracciones II y III del artículo 224 de la citada Ley, son traspasados a cartera de crédito con riesgo de crédito etapa 3 cuando incurren en los supuestos previstos.

— Pagos periódicos parciales de principal e interés, cuando presentan 90 días naturales o más de vencidos en capital o interés.

2. Créditos distintos a los mencionados en el numeral anterior, cuyas amortizaciones no han sido liquidadas en su totalidad en los términos pactados originalmente, cuando los vencimientos de sus adeudos son como sigue:

— Créditos con pago único de principal e intereses al vencimiento, cuando presentan 30 días naturales o más de vencidos en capital e interés.
— Créditos con pago único de principal al vencimiento y con pagos periódicos de intereses, si presentan 90 días naturales o más de vencidos en interés o 30 días naturales o más de vencidos en capital.
— Pagos periódicos parciales de principal e interés, cuando presentan 90 días naturales o más de vencidos en capital o interés.

3. Documentos de cobro inmediato referidos en la política contable de "Efectivo y equivalentes de efectivo", al momento en que no han sido cobrados.

Para créditos de consumo en los que las condiciones de pago establecidas en el contrato establecen pagos con periodicidad menor a un mes calendario, la Compañía considera las siguientes equivalencias:

El traspaso a cartera de crédito con riesgo de crédito Etapa 3 de los créditos a que se refiere el numeral 5 del párrafo anterior se sujeta al plazo excepcional de 180 o más días de incumplimiento a partir de la fecha en la que:

a) los recursos del crédito son dispuestos para el fin con que fueron otorgados;
b) el acreditado dé inicio a una nueva relación laboral por la que tenga un nuevo patrón, o
c) la Compañía haya recibido el pago parcial de la amortización correspondiente. La excepción contenida en el presente inciso será aplicable siempre y cuando se trate de créditos bajo el esquema ROA, y cada uno de los pagos realizados durante dicho período representen, al menos, el 5% de la amortización pactada.

Adicionalmente, en atención a lo establecido en las Disposiciones para la determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios, la Compañía considera los siguientes criterios para definir cuando los créditos se encuentran en Etapa 3:

- Cartera de crédito comercial, si presenta atrasos mayores o iguales a 90 días naturales o 3 meses calendario.

En el caso de adquisiciones de cartera de crédito, para la determinación de los días naturales de vencimiento, se consideran los incumplimientos que se hayan presentado desde su originación.

Los créditos que estando en etapa 3 han liquidado totalmente los saldos exigibles pendientes de pago, o que habiendo sido reestructurados o renovados han cumplido con el pago sostenido, son reclasificados a etapa 1.

Efecto de renegociaciones en el nivel de riesgo de crédito.

Los créditos con riesgo de crédito etapa 2 o etapa 3 que se reestructuren o se renueven no se reclasifican a una etapa con menor riesgo de crédito por efecto de su reestructura o renovación, en tanto no exista evidencia de pago sostenido.

Los créditos con pago único de principal al vencimiento, con independencia de que los intereses se paguen periódicamente o al vencimiento, que se reestructuren durante su plazo o se renueven en cualquier momento, son traspasados a la categoría inmediata siguiente con mayor riesgo de crédito, y permanecen en dicha etapa hasta que existe evidencia de pago sostenido.

Las líneas de crédito dispuestas, que se han reestructurado o renovado en cualquier momento, se traspasan a la categoría inmediata siguiente con mayor riesgo de crédito, excepto cuando se cuenta con elementos que justifican la capacidad de pago del acreditado y se ha cumplido lo siguiente:

- se ha liquidado la totalidad de los intereses exigibles, y
- se ha cubierto la totalidad de los pagos a que esté obligado en términos del contrato a la fecha de la reestructuración o renovación.

Tratándose de disposiciones de crédito hechas al amparo de una línea de crédito, cuando se reestructuran o renuevan en forma independiente de dicha línea, son evaluadas de conformidad con las reglas para reestructuraciones y renovaciones aplicables antes descritas, atendiendo a las características y condiciones de la disposición o disposiciones reestructuradas o renovadas.

Si posterior a la evaluación descrita en el párrafo anterior se concluye que una o más disposiciones otorgadas al amparo de una línea de crédito deben traspasarse a la categoría inmediata siguiente con mayor riesgo de crédito por efecto de dicha reestructura o renovación y tales disposiciones, de manera individual o en su conjunto, representan al menos 25% del total del saldo dispuesto de la línea de crédito al a fecha de la reestructura o renovación, el saldo total dispuesto, así como sus disposiciones posteriores, son traspasadas a la categoría inmediata siguiente con mayor riesgo de crédito.

Los créditos con riesgo de crédito en etapa 1 y etapa 2, distintos de créditos referentes a i) créditos con pago único de principal al vencimiento, con independencia que los intereses se paguen periódicamente, ii) líneas de crédito dispuestas, y iii) disposiciones de crédito hechas al amparo de líneas de crédito, que se han reestructurado o renovado de los que no ha transcurrido al menos el 80% del plazo original del crédito, se mantienen en la misma categoría únicamente si cumplen lo siguiente:

- el acreditado ha cubierto la totalidad de los intereses devengados a la fecha de la renovación o reestructuración, y

— el acreditado ha cubierto el principal del monto original del crédito, que a la fecha de la renovación o reestructuración debió haber sido cubierto.

Sobre el mismo tipo de créditos mencionados en el párrafo anterior, con riesgo de crédito en etapa 1 y etapa 2, pero que han sido reestructurados o renovados durante el transcurso del 20% final del plazo original del crédito, son traspasados a la categoría inmediata siguiente, con mayor riesgo de crédito, excepto si cumplen siguiente:

— se ha liquidado la totalidad de los intereses devengados a la fecha de la renovación o reestructuración
— se ha cubierto el principal del monto original del crédito, que a la fecha de la renovación o reestructuración debió haber sido cubierto, y
— se ha cubierto el 60% del monto original del crédito

Si no se cumplen todas las condiciones descritas en los dos párrafos anteriores, según corresponda, el crédito se traspasa a la categoría inmediata siguiente con mayor riesgo de crédito desde el momento en que se reestructura o renueve y hasta en tanto no exista evidencia de pago sostenido.

Se considera cumplido el requisito de los incisos a) de los dos párrafos anteriores, cuando habiéndose cubierto el interés devengado a la última fecha de corte, el plazo transcurrido entre dicha fecha y la reestructura o renovación no excede el menor entre la mitad del periodo de pago en curso y 90 días.

Los créditos con riesgo de crédito en etapa 1 o etapa 2 que se reestructuren o renueven en más de una ocasión, son traspasados a cartera con riesgo de crédito en etapa 3, excepto cuando la Compañía cuenta con elementos que justifican la capacidad de pago del deudor. En el caso de cartera comercial, tales elementos deberán estar debidamente documentados e integrados al expediente del crédito.

Cuando se consolidan diversos créditos otorgados por la Compañía a un mismo acreditado mediante una reestructura o renovación, se analiza cada uno de los créditos como si se reestructuraran o renovaran por separado y, si se concluye que uno o más de dichos créditos se habría traspasado a cartera con riesgo de crédito en etapa 2 o etapa 3 por la propia reestructura o renovación, el saldo total del crédito consolidado es traspasado a la categoría que correspondería al crédito objeto de consolidación con mayor riesgo de crédito.

Los créditos clasificados en el nivel de riesgo de crédito etapa 2 por efecto de una reestructura son evaluados periódicamente a fin de determinar si existe un incremento en su riesgo que origine que deben ser traspasados a la etapa de riesgo de crédito 3, conforme a lo descrito en el primer párrafo de la subsección “Etapa 3” de esta nota.

(Continúa)

Los créditos no son traspasados a una categoría con mayor riesgo de crédito, por efecto de su reestructuración, si a la fecha de la operación presentan cumplimiento de pago por el monto total exigible de principal e intereses y únicamente modifiquen una o varias de las condiciones originales del crédito mencionados a continuación:

- Garantías: únicamente cuando impliquen la ampliación o sustitución de garantías por otras de mejor calidad.

- Tasa de interés: cuando se mejora al acreditado la tasa de interés pactada.

- Moneda o unidad de cuenta: siempre y cuando se aplique la tasa correspondiente a la nueva moneda o unidad de cuenta.

- Fecha de pago: solo en el caso de que el cambio no implique exceder o modificar la periodicidad de los pagos. En ningún caso el cambio en la fecha de pago permite la omisión de pago en período alguno.

- Ampliación de la línea de crédito: sólo en el caso de créditos de consumo otorgados mediante líneas de crédito revolventes.

Pago sostenido del crédito.

Se considera que existe pago sostenido cuando el acreditado cubre el monto total exigible de principal e intereses sin retraso, conforme a lo siguiente:

a) Cuando se trata de amortizaciones menores o iguales a 60 días, se cubre un mínimo de tres amortizaciones consecutivas del esquema de pagos del crédito.
b) Para créditos con periodos de entre 61 y 90 días naturales, se realiza el pago de dos amortizaciones.
c) En el caso de créditos con amortizaciones que cubran periodos mayores a 90 días naturales, se realiza el pago de una amortización.

Cuando los períodos de amortización pactados en la reestructura o renovación no son homogéneos, se considera el número de períodos que representan el plazo más extenso, conforme a lo descrito previamente.

Para reestructuras en las que se modifica la periodicidad del pago a períodos menores, para la determinación de si existe pago sostenido, se considera el número de amortizaciones que correspondería al esquema original del crédito.

En el caso de los créditos, si dos o más créditos originan el traspaso a cartera con riesgo etapa 2 o etapa 3, para determinar las amortizaciones requeridas para la existencia de pago sostenido, se considera el esquema original de pagos del crédito cuyas amortizaciones equivalgan al plazo más extenso.

(Continúa)

Tratándose de créditos con pago único de principal al vencimiento, con independencia de si el pago de intereses es periódico o al vencimiento, se considera que existe pago sostenido del crédito cuando ocurra alguno de los siguientes supuestos:

- El acreditado ha cubierto al menos el 20% del monto original del crédito al momento de la reestructura o renovación, o bien,
- Se ha cubierto el importe de los intereses devengados conforme al esquema de pagos por reestructuración o renovación correspondientes a un plazo de 90 días y ha transcurrido al menos dicho plazo.

Los créditos que se reestructuran o renuevan en más de una ocasión, que se han pactado con pago único de principal al vencimiento, con independencia de si el pago de intereses es periódico o al vencimiento, acreditarán pago sostenido del crédito cuando:

- El acreditado cubre al menos el 20% del principal pendiente de pago a la fecha de la nueva reestructura o renovación;
- Se ha cubierto el importe de los intereses devengados conforme al nuevo esquema de pagos por reestructuración o renovación correspondientes a un plazo de 90 días y ha transcurrido al menos dicho plazo, y
- La entidad cuenta con elementos que justifiquen la capacidad de pago del deudor. En el caso de créditos comerciales, tales elementos están debidamente documentados e integrados al expediente del crédito.

El pago anticipado de las amortizaciones de créditos reestructurados o renovados, distintos de aquellos con pago único de principal al vencimiento, con independencia de que los intereses se paguen periódicamente o al vencimiento, no se considera pago sostenido. Tal es el caso de las amortizaciones de créditos reestructurados o renovados que se paguen sin haber transcurrido los días naturales equivalentes a los periodos requeridos conforme al primer párrafo de esta subsección.

Los créditos que por efecto de una reestructura o renovación son traspasados a una categoría con mayor riesgo de crédito, en todos los casos permanecen un mínimo de tres meses en dicha hasta acreditar pago sostenido y en consecuencia ser traspasados a la etapa inmediata siguiente con menor riesgo de crédito.

Lo anterior con excepción de los créditos con pago de principal al vencimiento, con independencia de si el pago de intereses es periódico o al vencimiento, en los que se aplica lo descrito previamente para estos casos.

En todo caso, para que la Compañía demuestre que existe pago sostenido, además de asegurase de que el acreditado cumpla con los lineamientos de pago sostenido indicados en los párrafos anteriores, deberá tener a disposición de la Comisión evidencia que justifique que el acreditado cuenta con capacidad de pago en el momento que se lleve a cabo la reestructura o renovación para responder a las nuevas condiciones del crédito. La evidencia mínima que deberá obtener es lo que se señala a continuación:

a) probabilidad de incumplimiento intrínseca del acreditado,
b) las garantías otorgadas al crédito reestructurado o renovado,
c) la prelación de pago frente a otros acreedores y,

d) la liquidez del acreditado ante la nueva estructura financiera del financiamiento.

Reconocimiento de ingresos, costos y gastos

El interés efectivo determinado mediante la aplicación de la tasa de interés efectiva se reconoce conforme se devenga. El interés efectivo incluye el devengamiento de los intereses de cartera y la amortización de comisiones por el otorgamiento de crédito, ambos presentados en el rubro de "Ingresos por intereses", así como la amortización de los costos de transacción por el otorgamiento de crédito presentada en el rubro de "Gastos por intereses".

Para determinar la tasa de interés efectiva, la Compañía realiza lo siguiente:

1. Determina el monto de los flujos de efectivo futuros estimados a recibir. Consiste en sumar el principal y los intereses que se recibirán conforme al esquema de pagos del crédito, durante el plazo contractual, o en un plazo menor si es que existe una probabilidad de pago antes de la fecha de vencimiento u otra circunstancia que justifique la utilización de un plazo menor, para lo cual la Compañía documenta la evidencia correspondiente.
2. Determinar el interés efectivo. Es el resultado de restar a los flujos de efectivo futuros estimados a recibir, el monto neto financiado.
3. Determinar la tasa de interés efectiva. Representa la relación entre el interés efectivo y el monto neto financiado.

Cuando conforme a los términos del contrato, la tasa de interés se modifica periódicamente, la tasa de interés efectiva calculada al inicio del periodo, es la que se utiliza durante toda la vida del crédito, es decir, no se determina nuevamente para cada periodo.

Existe la presunción de que los flujos de efectivo futuros y la vida esperada del crédito pueden ser confiablemente estimados.

La Compañía considera que los flujos de efectivo futuros y la vida esperada del crédito son confiablemente estimados en la mayoría de las circunstancias, sin embargo, en aquellos casos en que no es posible estimarlos confiablemente, la Compañía utiliza los flujos de efectivo contractuales, documentando las circunstancias y hechos que llevaron a dicha conclusión, lo cual es autorizado por el comité de crédito.

Las comisiones y costos de transacción se amortizan contra los resultados del ejercicio por el período correspondiente al plazo de la línea de crédito asociada. Si la línea de crédito se cancela, el saldo pendiente por amortizar se reconoce totalmente en resultados.

Las comisiones reconocidas con posterioridad al otorgamiento de crédito que se generan como parte del mantenimiento de dichos créditos, así como las que se cobran con motivo de créditos no colocados, se reconocen contra los resultados del ejercicio conforme se devengan.

(g) Estimación preventiva para riesgos crediticios-

La determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios de cada categoría de la cartera de crédito se realiza con base en las metodologías generales establecidas en las Disposiciones por la Comisión, las cuales se basan en el enfoque de Pérdida Esperada, que se determina multiplicando la Probabilidad de Incumplimiento (PI) por el producto de la Severidad de la Pérdida en caso de Incumplimiento (SP) y la Exposición al Incumplimiento (EI).

Tratándose de líneas de crédito comprometidas no dispuestas, la Compañía reconoce la estimación correspondiente al saldo no dispuesto conforme a las Disposiciones, lo cual también es aplicable a las cartas de crédito que la Compañía ha emitido.

La PI es la probabilidad expresada como porcentaje de que ocurra cualquiera o ambas de las siguientes circunstancias con relación a un deudor específico y determinada conforme a la metodología estándar contenida en las Disposiciones.

- El deudor se encuentra en situación de mora durante 90 días naturales o más respecto a cualquier obligación crediticia frente a la Institución, o bien dicha obligación crediticia cumple con los supuestos para ser clasificada con riesgo de crédito Etapa 3, descritos anteriormente.

- Se considera probable que el deudor no abone la totalidad de sus obligaciones crediticias frente a la Compañía.

La SP en caso de Incumplimiento corresponde a la intensidad de la pérdida en caso de incumplimiento expresada como porcentaje de la EI, una vez tomados en cuenta el valor de las garantías y los costos asociados a los procesos de realización (judiciales, administrativos de cobranza y de escrituración, entre otros); es determinada conforme a la metodología estándar contenida en las Disposiciones.

La EI es la posición esperada, bruta de reservas, de la operación de crédito si se produce el incumplimiento del deudor. La EI no puede ser inferior a la cantidad dispuesta de la operación al momento del cálculo del requerimiento de reservas ni de capital; se determinada conforme a la metodología estándar contenida en las Disposiciones.

En su caso, la Compañía determina o reconoce las estimaciones adicionales ordenadas por la Comisión, las cuales se constituyen para cubrir riesgos que no se encuentran previstos en las diferentes metodologías de calificación de la cartera crediticia, y sobre las que previo a su constitución, la Compañía informa a la Comisión sobre lo siguiente:

- origen de las estimaciones;
- metodología para su determinación;
- monto de estimaciones por constituir, y

Sobre los créditos con riesgo de crédito en Etapa 3, en los que en su reestructuración se acuerda la capitalización de los intereses devengados no cobrados registrados previamente en cuentas de orden, la Compañía reconoce una estimación por el 100% de dichos intereses, la cual cancela cuando existe evidencia de pago sostenido.

Cartera de crédito comercial

El cálculo de la estimación preventiva para riesgos crediticios de la cartera de crédito comercial se realiza conforme a la metodología general establecida por la Comisión, que considera inicialmente el nivel de riesgo de crédito en el que están clasificados los créditos, así como su clasificación previa en siguientes diferentes grupos, según a quienes se han otorgado:

- Entidades Financieras.

- Personas morales no incluidas en las fracciones anteriores y físicas con actividad empresarial que, a su vez, se divide en los siguientes subgrupos:

  — Con Ingresos Netos o Ventas Netas anuales menores al equivalente en moneda nacional a 14 millones de UDIs.

  — Con Ingresos Netos o Ventas Netas anuales iguales o mayores al equivalente en moneda nacional a 14 millones de UDIs.

Para el cálculo de la PI de los créditos comerciales se realiza de acuerdo con las Disposiciones, conforme a cada uno de los grupos descritos anteriormente, que consiste en evaluar factores cuantitativos y cualitativos del acreditado y asignarles un puntaje crediticio, el cual es totalizado y utilizado para calcular la PI.

Para el cálculo de la SP, si los créditos carecen de cobertura de garantías reales, personales o derivados de crédito, se determina conforme a los meses transcurridos de atraso, dependiendo del grupo al que pertenecen, y considerando si son o no créditos subordinados o sindicados en los que la Compañía es subordinado respecto de otros acreedores; asimismo, se considera la determinación de la SP mediante un cálculo diferenciado para los créditos de acreditados que han sido declarados en concurso mercantil. En caso de que los créditos cuenten con garantías reales, garantías personales, seguros de crédito, y/o derivados de crédito, estos son considerados en la determinación SP con la finalidad de ajustar las reservas preventivas para riesgo de crédito.

La EI, en el caso de líneas crédito no comprometidas que son cancelables incondicionalmente o que permiten la cancelación automática en cualquier momento y sin previo aviso de la Compañía, corresponde al saldo insoluto del crédito. Para líneas de crédito distintas a las mencionadas anteriormente, la determinación de la EI se determina conforme al cálculo establecido en las Disposiciones, que considera la clasificación de los créditos en los grupos mencionados previamente.

(Continúa)

Grado de riesgo de la estimación preventiva para riesgos crediticios

Las reservas preventivas constituidas por la compañía son clasificadas conforme a su grado de riesgo, de acuerdo con la siguiente tabla:

Grado de riesgo	Rangos de porcentajes de reservas preventivas	
A-1	0%	0.90%
A-2	0.91%	1.50%
B-1	1.51%	2.00%
B-2	2.01%	2.50%
B-3	2.51%	5.00%
C-1	5.01%	10.00%
C-2	10.01%	15.50%
D	15.51%	45.00%
E	45.01%	100%

Castigos, eliminaciones y recuperaciones de cartera de crédito

La Compañía tiene políticas de castigos para créditos de consumo e hipotecarios, de acuerdo con plazos establecidos de 6 y 60 meses, respectivamente que determinan la imposibilidad práctica de recuperación. El castigo se reconoce cancelando el saldo del crédito que determine la Administración, contra la estimación preventiva para riesgo crediticios. Cuando el crédito a castigar excede el monto de la estimación, antes de efectuar el castigo, La Compañía reconoce una estimación hasta por el monto de la diferencia.

En todo caso, la Compañía cuenta con evidencia de las gestiones formales de cobro que se han ejercido respecto de estos créditos, así como de los elementos que acreditan la imposibilidad práctica de recuperación del crédito de acuerdo con sus políticas internas establecidas en el manual de crédito.

Cualquier recuperación derivada de créditos previamente es reconocida en los resultados del ejercicio dentro del rubro de “Estimación preventiva para riesgos crediticios”, salvo que las recuperaciones provengan de pagos en especie.

Los costos y gastos incurridos por la recuperación de cartera de crédito deberán reconocerse como un gasto dentro del rubro de “Otros ingresos (egresos) de la operación”.

Quitas, condonaciones, bonificaciones y descuentos sobre la cartera

Las quitas sobre el monto perdonado del pago del crédito en forma parcial o total que la Compañía realice a los acreditados se realizarán cancelando el saldo insoluto del crédito contra la estimación preventiva para riesgos crediticios asociada al crédito y, si esta es menor al monto perdonado, la Compañía previamente constituye estimaciones hasta por el monto de la diferencia.

La cancelación de la estimación preventiva sobre las quitas, condonaciones, bonificaciones y descuentos sobre la cartera es aplicable a los montos perdonados derivado de incrementos en el riesgo crédito, en caso contrario deberán disminuirse de los ingresos que le dieron origen.

(Continúa)

Cancelación de excedentes en la estimación preventiva para riesgos crediticios-

El excedente de la estimación preventiva para riesgos crediticios se deberá cancelar del estado de situación financiera consolidado contra los resultados del ejercicio, afectando el rubro de “Estimación preventiva para riesgos crediticios”.

(h) Otras cuentas por cobrar-

Las otras cuentas por cobrar diferentes a la cartera de crédito de la Compañía representan, entre otras, deudores diversos y saldo a favor de impuestos. Por las cuentas por cobrar relativas a deudores identificados cuyos saldos no sean recuperados en un plazo de 90 días naturales (60 días para el caso de deudores no identificados), se crea una estimación por el importe total del adeudo. No se constituye dicha estimación por saldos a favor de impuestos.

(i) Impuestos a la utilidad y participación de los trabajadores en la utilidad (PTU)

El ISR y la PTU causados en el año se determina conforme a las disposiciones fiscales y legales vigentes.

El ISR diferido, se registra de acuerdo con el método de activos y pasivos, que compara los valores contables y fiscales de los mismos. Se reconoce ISR diferido (activo y pasivo) por las consecuencias fiscales futuras atribuibles a las diferencias temporales entre los valores reflejados en los estados de los activos y pasivos existentes y sus bases fiscales relativas, así como por pérdidas fiscales por amortizar y otros créditos fiscales por recuperar. Los activos y pasivos por ISR diferido se calculan utilizando las tasas establecidas en la ley correspondiente, que se aplicarán a la utilidad gravable en los años en que se estima que se revertirán las diferencias temporales.

El efecto de cambios en las tasas fiscales sobre el impuesto a la utilidad diferido se reconoce en los resultados del período en que se aprueban dichos cambios.

El ISR diferido se presenta y clasifica en los resultados del período, excepto aquellos que se originan de una transacción que se reconoce en los “Otros Resultados Integrales” (ORI) o directamente en un rubro de capital contable.

(j) Titulos de crédito emitidos, préstamos interbancarios y de otros organismos

Los pasivos financieros provenientes de la emisión de instrumentos financieros de deuda, se registran al valor de la obligación que representan, con base en los saldos insolutos de la emisión y se presentan en el balance general en el rubro de “Títulos de crédito emitidos”. Los intereses se reconocen en resultados conforme se devengan en el rubro de “Gastos por intereses”.

Los préstamos deberán reconocerse inicialmente al precio de la transacción, deben sumarse o restarse los costos de transacción, así como otras partidas pagadas por anticipado, tales como comisiones e intereses, la Compañía deberá determinar el valor futuro de los flujos de efectivo estimados que se pagarán por principal e intereses contractuales, durante el plazo remanente del préstamo o en un plazo menor, si es que existe una probabilidad de prepago u otra circunstancia que requiera utilizar un plazo menor.

(Continúa)

La Compañía deberá determinar la tasa de interés efectiva, para el cálculo la Compañía debe estimar los flujos de efectivo esperados considerando todos los términos contractuales del IFP (tales como prepago, extensión, reembolso anticipado y otras opciones similares), adicionalmente, debe evaluar si la tasa de interés efectiva determinada se encuentra dentro del mercado, comparándola con una tasa de interés que considere el valor del dinero en el tiempo y los riesgos inherentes de pago para financiamientos similares, a los que tenga acceso la entidad.

Si la Compañía recibe un préstamo con una tasa de interés contractual que esté sustancialmente fuera de mercado, pero se paga una comisión por adelantado al inicio del crédito al determinar la tasa de interés efectiva con base en los anteriores párrafos, y debe tomarse en cuenta dicha comisión.

De no cumplirse las condiciones antes mencionadas, no se reconoce una provisión.

(k) Acreedores diversos y otras cuentas por pagar

Los acreedores diversos y otras cuentas por pagar incluyen partes relacionadas, otras cuentas por pagar e otros impuestos y derechos por pagar.

Los pasivos de la Compañía se valúan y reconocen en el estado de situación financiera, para tal efecto deberán cumplir con la característica de ser una obligación presente, donde la transferencia de activos o presentación de servicios sea virtualmente ineludible, surja como consecuencia de un evento pasado y su cuantía y vencimiento se encuentran claramente establecidos.

La Compañía reconoce una provisión cuando su cuantía o vencimientos son inciertos y se cumplen las siguientes condiciones: a) existe una obligación presente resultante de un evento pasado a cargo de la entidad, b) es probable que se presente la salida de recursos económicos como medio para liquidar dicha obligación y c) la obligación puede ser estimada razonablemente.

De no cumplirse las condiciones antes mencionadas, no se reconoce una provisión.

(l) Beneficios a los empleados

Beneficios directos a corto plazo

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones y prima vacacional en el periodo de servicio en que es prestado.

Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por dicho servicio.

(Continúa)

Beneficios directos a largo plazo

El personal de la Compañía está cubierto con un plan híbrido, es decir, un plan de beneficios definidos que tiene un componente de contribución definida. La contribución se basa en una aportación por parte de la empresa del 5% del sueldo base del empleado y una aportación del empleado de hasta un 6% donde la empresa iguala dicha aportación del empleado con un tope del 3%, este plan incluso garantiza como beneficio mínimo la indemnización legal (máximo entre 0.30% del sueldo pensionable por cada año de servicio y 3 meses más 20 días por cada año de servicio).

La Compañía tiene un plan de beneficio de seguro de gastos médicos mayores para jubilados, que consiste en la cobertura del 60% del costo total de la póliza anual siempre y cuando el empleado cubra el 40% restante.

Las obligaciones por aportaciones a planes de contribución definida y plan de gastos médicos mayores, se reconocen en resultados a medida en que los servicios relacionados son prestados por los empleados. Las contribuciones pagadas por anticipado se reconocen como un activo en la medida en que el pago por anticipado dé lugar a una reducción en los pagos a efectuar en el futuro o a un reembolso en efectivo.

Derivado de la garantía mínima a que tiene derecho el empleado, los beneficios por terminación por causas distintas a la reestructuración y al retiro, a que tienen derecho los empleados, se reconocen en los resultados de cada ejercicio, con base en cálculos actuariales independientes de conformidad con el método de crédito unitario proyectado, considerando los sueldos proyectados. Al 31 de diciembre de 2021, para efectos del reconocimiento de los beneficios al retiro, la vida laboral promedio remanente de los empleados que tienen derecho a los beneficios del plan es aproximadamente de 15 años.

Las remediciones, que incluyen las ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se reflejan de inmediato en el estado separado de situación financiera como un cargo o un crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el período en el que ocurren. Las remediciones reconocidas en otros resultados integrales se reflejan de inmediato en el patrimonio y no se reclasifican a resultados

Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período de la obligación el activo o pasivo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican como se indica a continuación:

- Costo por servicio (incluido el costo del servicio actual, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).

- Los gastos o ingresos por interés netos.

La Compañía presenta los dos primeros componentes de los costos por el plan como un gasto o un ingreso según la partida.

(Continúa)

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el balance general, representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes de pensiones de la Compañía. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Compañía ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Compañía reconoce los costos de reestructuración relacionados.

(m) Reconocimiento de ingresos

Los intereses generados por los préstamos otorgados, incluyendo los interbancarios pactados a un plazo menor o igual a tres días hábiles, se reconocen en resultados conforme se devengan.

Los intereses devengados sobre cartera en Etapa 3 se reconocen en resultados hasta que se cobran.

Los intereses y comisiones cobradas por anticipado se registran dentro del rubro de “Créditos diferidos y cobros anticipados” y se aplican a resultados conforme se devengan.

Las comisiones cobradas por el otorgamiento inicial de un crédito se registran como un crédito diferido, el cual se amortiza contra los resultados del ejercicio como un ingreso por intereses durante la vida del crédito. Las comisiones por anualidad y renovación de productos de cartera comercial, consumo y vivienda se difieren en un período de 12 a 360 meses, según corresponda, asimismo, los costos o gastos vinculados con el otorgamiento de créditos, se reconocen como un cargo diferido y se difieren durante el mismo plazo en el que se reconozcan los ingresos derivados por las comisiones cobradas por el otorgamiento inicial del crédito; el seguro que en su caso sea financiado forma parte de la cartera de crédito.

Las comisiones cobradas por el otorgamiento de crédito se presentan de manera neta de los costos y gastos asociados, presentándose en el rubro de otros activos, o bien de créditos diferidos y cobros anticipados según corresponda su naturaleza deudora o acreedora.

Las comisiones cobradas por reestructuraciones o renovaciones de créditos se adicionan a las comisiones originadas por el otorgamiento del crédito y se registran como un crédito diferido, el cual se amortiza como un ingreso por intereses bajo el método de línea recta durante el nuevo plazo del crédito. Las demás comisiones se reconocen en el momento en que se generan en el rubro de comisiones y tarifas cobradas.

Los intereses por inversiones en títulos de renta fija se reconocen en resultados conforme se devengan conforme al método de interés efectivo. Los intereses cobrados por operaciones de reporto se reconocen en resultados de acuerdo con el método de interés efectivo, a lo largo del plazo de la operación.

Las comisiones ganadas por operaciones fiduciarias se reconocen en resultados conforme se devengan.

Las comisiones derivadas de los servicios de custodia o administración de bienes se reconocen en los resultados conforme se devengan.

(Continúa)

(n) Margen financiero-

Los ingresos por intereses derivados de la cartera de crédito se reconocen en el estado de resultados conforme se devengan.

Los gastos por intereses derivados de "Títulos de crédito emitidos", así como los derivados de préstamos bancarios y de otros organismos se reconocen en el estado de resultados conforme se devengan.

(o) Concentración de negocio y crédito-

Derivado de que la actividad principal de la Compañía consiste en la obtención y el otorgamiento de financiamientos para las operaciones de las compañías afiliadas de DTAG que operan en México, el 100% de la cartera de crédito y el 98% de sus ingresos se integran de transacciones con partes relacionadas.

(p) Cuentas de orden

En las cuentas de orden se registran activos o compromisos que no forman parte del estado de situación financiera de la Compañía ya que no se adquieren los derechos de estos o dichos compromisos no se reconocen como pasivo de las entidades en tanto dichas eventualidades no se materialicen, respectivamente.

– *Compromisos crediticios:*

El saldo representa el importe de cartas de crédito otorgadas por la Compañía que son consideradas como créditos comerciales irrevocables no dispuestos por los acreditados y líneas de crédito autorizadas no ejercidas.

(q) Contingencias-

Las obligaciones o pérdidas importantes relacionadas con contingencias se reconocen cuando es probable que sus efectos se materialicen y existen elementos razonables para su cuantificación. Si no existen estos elementos razonables, se incluye su revelación en forma cualitativa en las notas a los estados financieros. Los ingresos, utilidades o activos contingentes se reconocen hasta el momento en que existe certeza de su realización.

(4) Cambios contables y corrección de errores

Como se menciona en la nota 2, las disposiciones de carácter general aplicables a las SOFOMES se establece que aquellas SOFOMES que tengan valores de deuda inscritos en el Registro Nacional de Valores, como es el caso de la Compañía, para el registro de sus operaciones aplicarán los criterios de contabilidad para las instituciones de crédito en México establecidos por la Comisión en el anexo 33 de las disposiciones de carácter general aplicables a las instituciones de crédito.

i. Criterios contables emitidos por la Comisión

Modificaciones a las Disposiciones de carácter general aplicables a las instituciones de crédito, incluyendo aquéllas relacionadas a la determinación de las reservas crediticias y a la contabilidad

El 23 de septiembre de 2021 se publicó en el DOF la resolución modificatoria a las Disposiciones de Carácter General aplicables a las Instituciones de Crédito, en las que se presentan los siguientes cambios.

Modificación a los criterios contables

Se modifican los criterios contables en la hoja siguiente.

Serie A. Criterios relativos al esquema general de la contabilidad para instituciones de crédito

A-2 Aplicación de normas particulares	A-2 Aplicación de normas particulares	Se adicionan las siguientes NIF emitidas por el CINIF como aplicables, estableciendo particularidades en algunas de ellas: NIF B-5 "Información financiera por segmentos" (el impacto no es material). NIF B-11 "Disposición de activos de larga duración y operaciones discontinuadas" (el impacto no es material). NIF B-12 "Compensación de activos financieros y pasivos financieros" (el impacto no es material). NIF B-17 "Determinación del valor razonable". Impacto en la valuación de los instrumentos que no sean valuados por un proveedor de precios (no hubo efectos). NIF C-2 "Inversión en instrumentos financieros". Impacto en presentación dada la clasificación de las inversiones en instrumentos financieros conforme al modelo de negocio y su valuación atendiendo a dicho modelo (no hubo efectos). NIF C-9 "Provisiones, contingencias y compromisos" (el impacto no es material). NIF C-10 "Instrumentos financieros derivados y relaciones de cobertura" (no hubo efectos). NIF C-12 "Instrumentos financieros con características de pasivo y de capital" (el impacto no es material). NIF C-13 "Partes relacionadas" (el impacto no es material). NIF C-14 "Transferencia y baja de activos financieros" (el impacto no es material). NIF C-16 "Deterioro de instrumentos financieros por cobrar". Tiene Impacto en la determinación de deterioro de instrumentos financieros por cobrar principal e interés, conforme a etapas de riesgo 1 a 3 (el impacto no es material). NIF C-19 "Instrumentos financieros por pagar". Se considera su aplicación a la captación, los préstamos interbancarios y de otros organismos (el impacto no es material). NIF C-20 "Instrumentos financieros para cobrar principal e interés". Impacto en la valuación de los instrumentos que sean considerados bajo este modelo de negocio y que anteriormente aplicaban una valuación distinta a costo amortizado (el impacto no es material). NIF C-22 "Criptomonedas" (no hubo efectos). NIF D-1 Ingresos por contratos con clientes (el impacto no es material). NIF D-2 Costos por contratos con clientes (el impacto no es material). NIF D-5 Arrendamientos. Impacto en arrendamientos donde la Sociedad es arrendatario, debido a que reconoce el activo por derecho de uso de los bienes arrendados y reconoce el pasivo. En resultados el activo por derecho de uso se deprecia atendiendo a la vida útil, mientras que el pasivo genera intereses a la tasa de interés efectiva del arrendamiento o de mercado y le liquida conforme se paga (no hubo efectos).

(Continúa)

Serie B. Criterios relativos a los conceptos que integran los estados financieros

B-1 Disponibilidades	B-1 Efectivo y equivalentes de efectivo	Se cambia el nombre del rubro y el criterio contable. Se adiciona la definición de las Inversiones disponibles para la vista, considerando un plazo de vencimiento de 48 horas a partir de su adquisición (el impacto no es material).
B-2 Inversiones en valores	B-2 Derogado	Se deroga, pero en el nuevo criterio contable A-2 establece la aplicación de la NIF C-2 "Inversión en instrumentos financieros", NIF C-20 "Instrumentos financieros para cobrar principal e interés" y NIF C-16 "Deterioro de instrumentos financieros por cobrar. Se elimina la clasificación de los instrumentos financieros con base en la intención de la administración y se establece una nueva clasificación de los instrumentos financieros conforme al modelo de negocio que aplica la Sociedad, que puede ser para negociación, para cobrar principal e intereses, o para cobrar y vender.
B-3 Reportos	B-3 Reportos	Se elimina la obligación de compensación de los colaterales entregados en efectivo registrada en pasivo, contra deudores por reporto cuando los instrumentos han sido entregados en garantía en otra operación de reporto (no hubo efectos).
B-4 Préstamo de valores	B-4 Préstamo de valores	Se modifica la definición de costo amortizado (no hubo efectos).
B-5 Derivados y operaciones de cobertura	B-5 Derogado	Se deroga, pero en el nuevo criterio contable A-2 establece la aplicación de la NIF C-10 "Instrumentos financieros derivados y relaciones de cobertura" (no hubo efecto).
B-6 Cartera de crédito	B-6 Cartera de crédito	Se modifica sustancialmente el criterio contable: Se establece que la valuación de la cartera de crédito se realiza conforme al modelo de negocio. Se establecen como modelos de negocio: para cobrar principal e interés, para cobrar vender, para negociación. Se elimina la clasificación de la cartera vigente y se establece una clasificación por etapa de riesgo de crédito en etapa 1, etapa 2 y etapa 3. Se modifica la forma de amortización de las comisiones cobradas y costos de transacción relacionados al otorgamiento del crédito. Se incorpora la metodología para la determinación de la tasa de interés efectiva para la valuación de la cartera de crédito con base en el modelo de negocio aplicable.
B-7 Bienes adjudicados	B-7 Bienes adjudicados	Se modifica el valor del reconocimiento inicial de los bienes adjudicados el cual dependerá de la intención que tenga la Sociedad con estos activos (el impacto no es material).
B-8 Avales	B-8 Avales	Sin cambios
B-9 Custodia y administración de bienes	B-9 Custodia y administración de bienes	Se adicionan los activos virtuales como bienes que son sujetos de custodia y administración (no hubo efectos).
B-11 Derechos de cobro	B-11 Derogado	Se deroga.

(Continúa)

Serie C. Criterios aplicables a conceptos específicos

C-1 Reconocimiento y baja de activos financieros	C-1 Derogado	Se deroga, pero en el nuevo criterio contable A-2 se establece la aplicación de la NIF C-14 "Transferencia y baja de activos financieros" (el impacto no es material).
C-3 Partes relacionadas	C-3 Derogado	Se deroga, pero en el nuevo criterio contable A-2 se establece la aplicación de la NIF C-13 "Partes relacionadas" (el impacto no es material).
C-4 Información por segmentos	C-4 Derogado	Se deroga, pero en el nuevo criterio contable A-2 se establece la aplicación de la NIF B-5 "Información financiera por segmentos", estableciendo como mínimo los segmentos operativos que ya estaban definidos en el criterio contable C-4 anterior (el impacto no es material).

Serie D. Criterios relativos a los estados financieros básicos

D-1 Balance general	D-1 Estado de situación financiera	Cambio del nombre del estado financiero y la presentación, incluyendo los cambios en los nombres de los rubros conforme a los nuevos criterios contables.
D-2 Estado de resultados	D-2 Estado de resultado integral	Cambio del nombre del estado financiero y la presentación, incluyendo los cambios en los nombres de los rubros conforme a los nuevos criterios contables.
D-3 Estado de variaciones en el capital contable	D-3 Estado de cambios en el capital contable	Cambio del nombre del estado financiero y la presentación, incluyendo los cambios en los nombres de los rubros conforme a los nuevos criterios contables.
D-4 Estado de flujos de efectivo	D-4 Estado de flujos de efectivo	Cambio del nombre del estado financiero y la presentación, incluyendo los cambios en los nombres de los rubros conforme a los nuevos criterios contables.

Entrada en vigor de NIF emitidas por el CINIF en el ejercicio 2022

Mediante publicación en Diario Oficial de fecha 4 de diciembre de 2020 la Comisión dio a conocer la obligatoriedad a partir del 1º. de enero de 2022, para la adopción de las siguientes NIF emitidas por el CINIF: B-17 "Determinación del valor razonable", C-3 "Cuentas por cobrar", C-9 "Provisiones, contingencias y compromisos", C-16 "Deterioro de instrumentos financieros por cobrar", C-19 "Instrumentos financieros por pagar", C-20 "Instrumentos financieros para cobrar principal e interés", D-1 "Ingresos por contratos con clientes", D-2 "Costos por contratos con clientes" y D-5 "Arrendamientos". De acuerdo a los artículos transitorios mencionados en las Disposiciones, y como una solución práctica, las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple (SOFOMES) en la aplicación de los criterios de contabilidad contenidos en el anexo 33 que se modifican, podrán reconocer en la fecha de aplicación inicial, es decir, el 1 de enero de 2022, el efecto acumulado de los cambios contables en el rubro de resultados acumulados. Asimismo, los estados financieros básicos trimestrales y anuales que les sean requeridos, de conformidad con las Disposiciones correspondientes al periodo concluido el 31 de diciembre de 2022, no deberán presentarse comparativos con cada trimestre del ejercicio 2021 y por el año terminado el 31 de diciembre de 2021.

(Continúa)

A continuación, se presenta un resumen de las NIF adoptadas:

- ***NIF B-17 "Determinación del valor razonable" -*** Define al valor razonable como el precio de salida que sería recibido por vender un activo o pagado para transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes del mercado a la fecha de valuación. Se menciona que el valor razonable es una determinación basado en el mercado y no en un valor específico de un activo o un pasivo para el Banco y que, al determinar el valor razonable, la entidad debe utilizar supuestos que los participantes del mercado usarían al fijar el precio de un activo o un pasivo en las condiciones actuales del mercado a una fecha determinada, incluyendo los supuestos sobre el riesgo. Como resultado de ello, la intención de la entidad para mantener un activo o liquidar, o de alguna otra forma satisfacer un pasivo, no es relevante en la determinación del valor razonable.

- ***NIF C-3 "Cuentas por cobrar" –*** Las principales características emitidas para esta NIF, se muestran a continuación:

  - Deja sin efecto al Boletín C-3 "Cuentas por cobrar".

  - Especifica que las cuentas por cobrar que se basan en un contrato representan un instrumento financiero, en tanto que algunas de las otras cuentas por cobrar generadas por una disposición legal o fiscal, pueden tener ciertas características de un instrumento financiero, tal como generar intereses, pero no son en sí instrumentos financieros.

  - Establece que la estimación para incobrabilidad para cuentas por cobrar comerciales se reconoce desde el momento en que se devenga el ingreso, con base en las pérdidas crediticias esperadas.

  - Establece que, desde el reconocimiento inicial, deberá considerarse el valor del dinero en el tiempo, por lo que, si el efecto del valor presente de la cuenta por cobrar es importante en atención a su plazo, deberá ajustarse con base en dicho valor presente. El efecto del valor presente es material cuando se pacta el cobro de la cuenta por cobrar, total o parcialmente, a un plazo mayor de un año, ya que en estos casos existe una operación de financiamiento.

- ***NIF C-9 "Provisiones, contingencias y compromisos" -*** Deja sin efecto al Boletín C-9 "Pasivo, provisiones, activos y pasivos contingentes y compromisos", se disminuye su alcance al reubicar el tema relativo al tratamiento contable de pasivos financieros en la NIF C-19 "Instrumentos financieros por pagar" y se modifica la definición de pasivo eliminando el calificativo de "virtualmente ineludible" e incluyendo el término "probable".

- ***NIF C-16 "Deterioro de instrumentos financieros por cobrar" -*** Señala que, para determinar el reconocimiento de la pérdida esperada, deberá considerarse la experiencia histórica que tenga la entidad de pérdidas crediticias, las condiciones actuales y los pronósticos razonables y sustentables de los diferentes eventos futuros cuantificables que pudieran afectar el importe de los flujos de efectivo futuros por recuperar de los instrumentos financieros por cobrar (IFC).

  Señala también que la pérdida esperada deberá reconocerse cuando, al haberse incrementado el riesgo de crédito, se concluye que un parte de los flujos de efectivo futuros del IFC no se recuperará.

- **NIF C-19 *"Instrumentos financieros por pagar"* -** Las principales características emitidas para esta NIF, se muestran a continuación:

  - Se establece la posibilidad de valuar, subsecuentemente a su reconocimiento inicial, ciertos pasivos financieros a su valor razonable, cuando se cumplen ciertas condiciones.

  - Valuar los pasivos a largo plazo a su valor presente en su reconocimiento inicial.

  - Al reestructurar un pasivo, sin que se modifiquen sustancialmente los flujos de efectivo futuros para liquidar el mismo, los costos y comisiones erogados en este proceso afectarán el monto del pasivo y se amortizarán sobre una tasa de interés efectiva modificada, en lugar de afectar directamente la utilidad o pérdida neta.

  - Incorpora lo establecido en la IFRIC 19 "Extinción de Pasivos Financieros con Instrumentos de Capital", tema que no estaba incluido en la normativa existente.

  - El efecto de extinguir un pasivo financiero debe presentarse como un resultado financiero en el estado de resultado integral.

  - Introduce los conceptos de costo amortizado para valuar los pasivos financieros y el de método de interés efectivo, basado en la tasa de interés efectiva.

- ***NIF C-20 "Instrumentos financieros para cobrar principal e interés"-*** Las principales características emitidas para esta NIF, se muestran a continuación:

  - Se modifica la forma de clasificar los instrumentos financieros en el activo, ya que se descarta el concepto de intención de adquisición y tenencia de estos para determinar su clasificación, en su lugar se adopta el concepto de modelo de negocios de la administración.

  - En esta clasificación se agrupan los instrumentos financieros cuyo objetivo es cobrar los flujos de efectivo contractuales y obtener una ganancia por el interés contractual que estos generan, teniendo una característica de préstamo.

- Incluyen tanto los instrumentos financieros generados por ventas de bienes o servicios, arrendamientos financieros o préstamos, como los adquiridos en el mercado.

- ***NIF D-1 "Ingresos por contratos con clientes"-*** Las principales características emitidas para esta NIF, se muestran a continuación:

  - La transferencia de control, base para la oportunidad del reconocimiento de ingresos.
  - La identificación de las obligaciones a cumplir en un contrato.
  - La asignación del precio de la transacción entre las obligaciones a cumplir con base en los precios de venta independientes.
  - La introducción del concepto de cuenta por cobrar condicionada.
  - El reconocimiento de derechos de cobro.
  - La valuación del ingreso.

- ***NIF D-2 "Costos por contratos con clientes"-*** El principal cambio de esta norma es la separación de la normativa relativa al reconocimiento de ingresos por contratos con clientes de la normativa correspondiente al reconocimiento de los costos por contratos con clientes.

- ***NIF D-5 "Arrendamientos***"- Deja sin efecto al Boletín D-5 "Arrendamientos" y entre los principales aspectos que cubre esta NIF se encuentran los siguientes:

  - Se introduce un único modelo de reconocimiento de los arrendamientos por el arrendatario y requiere que éste reconozca los activos y pasivos de todos los arrendamientos con una duración superior a 12 meses, a menos que el activo subyacente sea de bajo valor.

  - Se elimina la clasificación de arrendamientos como operativos o financieros (capitalizables) para un arrendatario, y éste reconoce un pasivo por arrendamiento al valor presente que representa su obligación de hacer los pagos por arrendamiento y un activo por derecho de uso por ese mismo monto, que representa su derecho a usar el activo subyacente arrendado.

  - Se reemplaza el gasto por arrendamiento operativo en línea recta, con un gasto por depreciación o amortización de los activos por derechos de uso (en los gastos operativos) y un gasto por interés sobre los pasivos por arrendamiento (en el resultado integral de financiamiento).

  - Se modifica el reconocimiento de la ganancia o pérdida cuando un vendedor-arrendatario transfiere un activo a otra entidad y arrienda ese activo en vía de regreso.

  - Se modifica la presentación de los flujos de efectivo relacionados con los anteriores arrendamientos operativos. Se reducen las salidas de flujos de efectivo de las actividades de operación, con un aumento en las salidas de flujos de efectivo de las actividades de financiamiento.

(Continúa)

- El reconocimiento de los arrendamientos por el arrendatario cambia de forma importante, sin embargo, el reconocimiento contable por el arrendador no tiene cambios no tiene cambios en relación con el anterior Boletín D-5.

Normas de información financiera emitidas por el CINIF

Mejoras a las NIF 2022-

En diciembre de 2021 el CINIF emitió el documento llamado “Mejoras a las NIF 2022”, que contiene modificaciones puntuales a algunas NIF ya existentes. Las principales mejoras que generan cambios contables con efectos retrospectivos son las mostradas a continuación:

NIF D-3 “Beneficios a los empleados”- Establece las bases para reconocer los tratamientos fiscales inciertos en la Participación de los Trabajadores en la Utilidad (PTU) tanto causada como diferida, así como los requerimientos de revelación al respecto. Esta mejora entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2022, permitiéndose su aplicación anticipada para el ejercicio 2021.

NIF D-4 “Impuestos a la utilidad”- Establece las bases para reconocer los tratamientos fiscales inciertos en los impuestos a la utilidad tanto causados como diferidos, así como los requerimientos de revelación al respecto. Asimismo, incluye normas para el reconocimiento de los impuestos a la utilidad generados por una distribución de dividendos. Estas mejoras entran en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2022, permitiéndose su aplicación anticipada para el ejercicio 2021.

ii. Aplicación inicial del efecto acumulado de los cambios contables

Las Disposiciones establecen que las instituciones de crédito podrán reconocer el efecto acumulado de los cambios contables antes descritos, sin reformular los estados financieros de ejercicios anteriores, al 1 de enero de 2022, y que los estados financieros básicos adjuntos no se presenten comparativos con los estados financieros al y por el año terminado el 31 de diciembre de 2021.

La Compañía no tuvo cambios contables importantes derivado de la adopción de las normas antes mencionadas.

iii. Correcciones de errores-

Durante el ejercicio 2022, la administración de la Compañía determinó que en los años terminados al 31 de diciembre de 2021, 2020 y 2019, en el estado de situación financiera en los rubos de “Activo por impuesto a la utilidad diferido” y “Pagos anticipados y otros activos”, la corrección inmaterial acumulada derivada de la mecánica de cálculo en el impuesto diferido y causado por un monto neto de $135,934 contra resultados acumulados dentro del capital contable (crédito) por el mismo importe.

(5) Posición en moneda extranjera-

Los activos y pasivos monetarios en moneda extranjera, al 31 de diciembre de 2022, como se muestra a continuación:

Miles de dólares		**2022**
Activos (principalmente efectivo y equivalentes de efectivo y cartera de crédito)	$	197,997
Pasivos (principalmente títulos de crédito emitidos, préstamos bancarios y de otros organismos)		(193,665)
Posición activa, neta		**4,332**
Posición valorizada, neta	$	**83,868**

El tipo de cambio del peso en relación con el dólar al 31 de diciembre de 2022, fue de $19.36 pesos y al 24 de abril de 2023, fecha de emisión de los estados financieros fue de $17.9988.

(6) Efectivo y equivalentes de efectivo-

Al 31 de diciembre de 2022, el rubro de efectivo y equivalentes de efectivo se integra como se muestra a continuación:

Efectivo y equivalentes de efectivo:		**2022**
Depósitos bancarios en moneda nacional	$	525,886
Efectivo y equivalentes de efectivo en moneda extranjera*		3,825,966
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	**$**	**4,351,852**

* Al 31 de diciembre de 2022, el efectivo y equivalentes de efectivo corresponden a depósitos por 197,622 miles dólares con un plazo de vencimiento de 1 día y tasas de rendimiento de 4.47%.

Los intereses ganados por efectivo y equivalentes de efectivo en moneda extranjera ascendieron a $59,722, al 31 de diciembre de 2022 (ver nota 17).

(7) Inversiones en instrumentos financieros-

Las inversiones en instrumentos financieros corresponden a títulos conservados a vencimiento al 31 de diciembre de 2022 consiste en un pagaré de $410,000 con un plazo de vencimiento de 10 días, a una tasa de rendimiento de 10.64%.

Los intereses ganados por inversiones en instrumentos financieros ascendieron a $103,758 el año terminado el 31 de diciembre de 2022 (ver nota 17).

(Continúa)

(8) Instrumentos financieros Derivados

Derivados con fines de cobertura

Al 31 de diciembre 2022, las operaciones financieras con fines de negociación se integran como sigue:

Instrumento	Operación	Valor razonable		Nocional	
		Activo	**Pasivo**	**Activo**	**Pasivo**
Cobertura de valor razonable:					
Interest Rate Swaps (IRS)	$	40,418	(21,568)	3,950,000	(1,700,000)
IRS		15,987	(3,849)	2,150,000	
	$	**56,405**	**(25,417)**	**6,100,000**	**(1,700,000)**

Al 31 de diciembre de 2022, la Compañía utiliza swaps de cobertura para cubrir el riesgo de tipos de cambio y de tasas de interés, principalmente para cubrir la cartera de crédito, inversiones disponibles para la venta, pagarés, reportos y bonos.

La cobertura de una posición consiste en llevar a cabo operaciones con instrumentos financieros derivados denominados como instrumentos de cobertura, esto con la finalidad de compensar el riesgo financiero originado por una o varias transacciones asociadas a la posición a ser cubierta.

La relación de cobertura a través del uso de derivados se aplica con forme a la exposición al riesgo que pretende cubrir, es decir ya sea una cobertura de valor razonable o de flujo de efectivo. Los instrumentos derivados utilizados pueden ser swaps de tasa de interés (Interest Rate Swaps) o de divisas (Cross Currency Swaps).

De flujo de efectivo:

Los instrumentos derivados designados como de cobertura de flujos de efectivo son swaps de tasa de interés en los que la Compañía paga una tasa variable (TIIE a 28 días) y recibe una tasa fija. El riesgo a cubrir con esta cobertura es la variabilidad en los flujos de efectivo relacionados con los cambios en la valuación periódica de los títulos de credito emitidos y préstamos bancarios (ver notas 11 y 12).

El efecto por la valuación correspondiente a la porción efectiva de la cobertura, neto de impuestos a la utilidad diferidos al 31 de diciembre de 2022, ascendió a $47,596 y se presenta dentro del capital contable (nota 14).

(Continúa)

Las características de los instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo y la posición cubierta se detallan a continuación:

Descripción de la cobertura	Naturaleza del riesgo cubierto	Instrumento(s) designado(s) como cobertura	Valor razonable 2022	Gastos por intereses 2022	Utilidad integral del ejercicio 2022	Reclasificación de la utilidad integral a resultado del ejercicio 2022	Rubro del estado de resultados afectado	Partida cubierta	Inefectividad reconocida en resultados 2022
Cobertura de créditos de tasa variable a tasas fija en moneda nacional	Tasas variables de instrumentos financieros	IRS: Paga variable y recibe fija	$ (25,417)	45,282	(15,367)	-	Gastos por intereses	Créditos bancarios	-

Cobertura de valor razonable

Las características de los instrumentos financieros derivados de cobertura de valor razonable y la posición cubierta se detallan a continuación:

Descripción de la cobertura	Naturaleza de los riesgos cubiertos	Instrumentos designados como cobertura	Valor razonable 2022	Ganancias y pérdidas del instrumento de cobertura 2022	Ganancias y pérdidas de la partida cubierta 2022	Partida cubierta
Cobertura de tasa fija de créditos en moneda nacional para cambiar a flotante	Riesgo de tasa fija de banco	IRS: Paga interés fijo y recibe variable	$ 56,405	40,788	(40,788)	Crédito vigente de banco

(Continúa)

(9) Cartera de crédito-

(a) Políticas y procedimientos de crédito-

El principal objetivo de la actividad de la Compañía es mantener la solvencia y la flexibilidad financiera de las entidades del Grupo Daimler en México apoyando la estrategia del grupo y los negocios operativos del Grupo Daimler en cualquier momento.

De acuerdo con las directrices financieras globales establecidos, el Grupo Daimler aplica un enfoque de financiamiento centralizado la cual prevé enfocarse en el financiamiento local.

La Compañia se encarga de la administración centralizada de la liquidez, teniendo que garantizar el fondeo necesario entre las entidades Daimler en México.

Debiendo asegurar en el otorgamiento del fondeo lo siguiente:

- "Liquidity Matched" Coincidencia entre los plazos de los pasivos con los "run-off" de los activos o las necesidades de financiamiento.
- "Interest Rate Matched" Las empresas del grupo deben tener posiciones de riesgo de tasa de interés similares.
- "Currency Matched" Las medidas de fondeo no pueden incrementar el riesgo cambiario.
- "Country Matched" Las operaciones de fondeo se harán en el moneda local original de una empresa del grupo.

(b) Modelo de negocio de la cartera de crédito

La cartera de crédito es valuada a costo amortizado debido a que el modelo de negocio de la Compañía es la recuperación a través de la cobranza de los flujos de efectivo conforme a los términos y condiciones establecidos en los contratos.

(c) integración y análisis de la cartera de crédito -

Al 31 de diciembre de 2022, la cartera de crédito vigente, se integra como se indica a continuación:

		2022		
		Moneda nacional	**Moneda extranjera**	**Total**
Etapa 1				
Créditos comerciales				
Entidades financieras	$	28,666,848	9,680	28,676,528
Total, de cartera vigente	**$**	**28,666,848**	**9,680**	**28,676,528**

Las tasas promedio anuales de rendimiento de la cartera de crédito en pesos al 31 de diciembre de 2022, fue de 9.44%.y de la cartera de crédito en dólares 3.25%.

Los saldos por cobrar a partes relacionadas que integran la cartera de crédito vigente al 31 de diciembre de 2022, se integran como se muestra en la tabla siguiente:

Cuentas por cobrar:		**2022**
Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. (1)	$	19,180,430
Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM, E. N. R. (2)		9,496,098
	$	**28,676,528**

(1) El saldo por cobrar con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. al 31 de diciembre de 2022, corresponde principalmente a préstamos en pesos por un valor total de $19,054,388 con vencimientos en diciembre de 2024, a tasas de interés de entre el 5.22% y el 14.41%; así como préstamos en dólares con un valor total de $500 dólares con vencimientos en enero de 2023, a tasas de interés de entre el 3.25% y el 3.28%.

(2) El saldo por cobrar con Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM E.N.R. al 31 de diciembre 2022, corresponde principalmente a préstamos en pesos con un valor total de $9,220,000 con vencimientos en diciembre de 2024, a tasas de interés de entre el 4.87% y 11.54%.

El ingreso por intereses correspondiente a la cartera de crédito por el año terminado el 31 de diciembre de 2022, ascienden a $1,977,524, los cuales están registrados en el rubro de “Ingreso por intereses” (nota 17).

(d) Estimación preventiva para riesgos crediticios

Como se explica en la nota 3(g), la Compañía constituye reservas preventivas para cubrir los riesgos asociados con la recuperación de la cartera de crédito y otros compromisos crediticios, tales como los montos por apertura de créditos irrevocables y cartas de crédito que se registran en cuentas de orden. Los resultados sobre la cartera evaluada al 31 de diciembre de 2022, se analizan en la tabla siguiente:

Como resultado de la aplicación de las metodologías de calificación, la PI y SP, obtenidas como promedio ponderado (no auditado), y la EI de cada categoría al 31 de diciembre de 2022, son las que se muestran a continuación:

			2022
Categoría	**PI**	**SP**	**EI**
Créditos comerciales	18.39%	45%	$10,718,267

La integración de la cartera de crédito comercial evaluada y las reservas preventivas para riesgos crediticios derivada de la calificación, clasificada por grado de riesgo al 31 de diciembre de 2022, se presenta a continuación:

		Cartera evaluada	Estimación preventiva para riesgos crediticios
Grado de riesgo de cartera evaluada		**31 diciembre de 2022**	**31 diciembre de 2022**
A-1	$	19,180,430	129,433
C-1		9,496,098	890,748
Total de la cartera evaluada*	$	**28,676,528**	**1,020,181**

Los movimientos de la estimación preventiva para riesgos crediticios por los años terminados el 31 de diciembre de 2022, se analizan a continuación:

		2022
Etapa 1		
Saldo al 1 de enero	$	1,152,602
Liberación de estimaciones:		
Reconocidos en resultados, neto		(132,421)
Saldo al 31 de diciembre	**$**	**1,020,181**

(10) Cargos diferidos, pagos anticipados e intangibles -

Al 31 de diciembre de 2022, los cargos diferidos, pagos anticipados e intangibles se integran de gastos de colocación de deuda por amortizar por $1,101 (nota 12).

(11) Títulos de crédito emitidos-

Con fecha 30 de noviembre de 2018 mediante oficio No. 153/12524/2018, la Comisión autorizó a la Compañía un programa de colocación de Certificados Bursátiles de corto y largo plazo con carácter revolvente por un monto de hasta $30,000,000 o su equivalente en UDIs o en dólares. Desde el 6 de septiembre de 2009, Mercedez-Benz Group AG (antes Daimler AG) ha otorgado garantía irrevocable a los tenedores de Certificados Bursátiles emitidos por DM y desde noviembre de 2011 también ha otorgado una garantía irrevocable a favor de entidades de crédito respecto a las obligaciones financieras bancarias contratadas por DM, no existiendo garantías adicionales derivadas de los préstamos obtenidos con instituciones bancarias.

(Continúa)

Al 31 de diciembre de 2022, la Compañía tenía suscritos los siguientes Certificados Bursátiles de corto y largo plazo, como se muestra a continuación:

		2022
Corto plazo		
Al 31 de diciembre del 2022 la deuda circulante de Certificados Bursátiles en pesos, que devenga intereses a tasas fijas anuales de 8.89%, con vencimientos hasta mayo 2023	$	3,700,000
Total de Certificados Bursátiles		3,700,000
Intereses devengados por pagar		65,418
Total de títulos de crédito emitidos	**$**	**3,765,418**

Al 31 de diciembre de 2022, los vencimientos anuales de Certificados Bursátiles son como sigue:

	Importe
2023	3,765,418
$	**3,765,418**

Las emisiones de deuda de Certificados Bursátiles de corto plazo fueron colocadas por debajo de su valor nominal y los intereses fueron pagados por anticipado. Al 31 de diciembre de 2022, el descuento asciende a $1,101, y se encuentra registrado en el rubro de “Cargos diferidos, pagos anticipados e intangibles” (nota 10). Dicho descuento se amortiza durante la vigencia de la emisión utilizando el método de interés efectivo.

Las emisiones de deuda de Certificados Bursátiles de largo plazo, fueron colocadas a su valor nominal e incluyen las comisiones del intermediario bursátil.

Los intereses que devengan los Certificados Bursátiles de largo plazo se liquidan conforme al calendario que se indica en cada emisión, regularmente cada 28 días; en caso de que el día de liquidación fuera inhábil, el interés se paga al siguiente día hábil, durante la vigencia de la emisión.

El gasto por interés correspondiente a los Certificados Bursátiles por los años terminados el 31 de diciembre de 2022, ascienden a $257,119, los cuales están registrados en el rubro de “Gastos por intereses” (nota 17).

(Continúa)

Al 31 de diciembre de 2022, la Compañía presenta las calificaciones de las agencias calificadoras como sigue en relación con las emisiones de Certificados Bursátiles:

	Fitch Ratings		Standard & Poors	
	Corto Plazo	**Largo Plazo**	**Corto Plazo**	**Largo Plazo**
Escala nacional	F1+ (mex)	AAA (mex)	mxA-1+	mxAAA

(12) Préstamos interbancarios y de otros organismos-

Como se menciona en la nota 1, a partir de noviembre 2021, entró en vigor la garantía de DTAG y Daimler Truck Holding AG que otorgan una garantía irrevocable a favor de entidades de crédito respecto a las obligaciones financieras bancarias contratadas por la Compañía, no existiendo garantías adicionales derivadas de los préstamos obtenidos con instituciones bancarias.

Al 31 de diciembre de 2022, los préstamos de bancos y de otros organismos a corto y largo plazo, se integran como se muestra en la tabla siguiente.

Préstamos bancarios y de otros organismos		**Corto plazo**	**Largo plazo**	**Total**
2022				
Préstamos bancarios	$	10,100,000	8,400,000	18,500,000
Intereses devengados de préstamos bancarios		77,541	-	77,541
Préstamos con partes relacionadas		4,770,700	-	4,770,700
	$	**14,948,241**	**8,400,000**	**23,348,241**

Los préstamos a corto y largo plazo con bancos al 31 de diciembre de 2022, se detallan a continuación:

		2022
Corto plazo		
Al 31 de diciembre del 2022 la deuda circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas y flotantes anuales de hasta 14.26% y de TIIE1M+ 0.75 pbs, con vencimientos hasta diciembre de 2023.	$	10,100,000
Largo plazo		
Al 31 de diciembre del 2022 la deuda no circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas de hasta 11.22% y flotantes a TIIE1M+0.58 bps con vencimientos hasta diciembre de 2024.		8,400,000
Intereses devengados por pagar		77,541
Total deuda		18,577,541
Menos vencimientos circulantes		10,177,541
Deudas a largo plazo	$	**8,400,000**

(Continúa)

Al 31 de diciembre de 2022, los vencimientos anuales de los préstamos bancarios a corto y largo plazo son como se muestra a continuación:

		Importe
2023	$	10,177,541
2024		8,400,000
	$	**18,577,541**

El gasto por interés correspondiente a los préstamos bancarios por el año terminado el 31 de diciembre de 2022, asciende a $1,082,344, los cuales están registrados en el rubro de “Gastos por intereses” (ver nota 17).

Los saldos a corto plazo con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2022, se detallan a continuación:

		2022
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R. L. de C. V. (1)	$	4,040,987
Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. (2)		290,353
Daimler Manufactura, S. A. de C. V. (3)		236,452
Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C. V. (4)		196,060
Daimler Financial Services, S. A. de C. V. SOFOM E.N.R. (5)		6,848
Total de cuentas por pagar a partes relacionadas	$	4,770,700

Los excedentes de efectivo que las partes relacionadas invierten en la Compañía de forma diaria, se denominan como “cash pooling”.

(1) El saldo por pagar con Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V., corresponde al “cash pooling” en moneda nacional con un valor total en pesos de $343,985 con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 8.41%, así como al “cash pooling” con un valor total de 190,946 miles de dólares con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 2.81%.

(2) El saldo por pagar con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V., corresponde al “cash pooling” en moneda nacional con un valor total de $290,353 con vencimiento en enero de 2022 a una tasa de interés de 8.41%.

(3) El saldo por pagar con Daimler Manufactura, S. A. de C. V., corresponde al “cash pooling” en moneda nacional con un valor total de $190,657 con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 8.41%, así como al “cash pooling” con un valor total de 2,365 miles de dólares con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 2.81%.

(4) El saldo por pagar con Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C. V., corresponde al “cash pooling” en moneda nacional con un valor total en pesos de $196,060 con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 8.41%.

(5) El saldo por pagar con Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM E.N.R, corresponde al “cash pooling” con un valor total de 353 miles de dólares con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 5.13%.

(Continúa)

El gasto por interés correspondiente a los préstamos con partes relacionadas por el año terminado el 31 de diciembre de 2022 asciende a $122,123 , los cuales están registrados en el rubro de “Gastos por intereses” (ver nota 17).

(13) Impuesto a la utilidad (Impuesto Sobre la Renta

La Ley de Impuesto Sobre la Renta (ISR) establece una tasa del 30% para 2022 y años posteriores.

El gasto (ingreso) por impuesto a la utilidad por los años terminados el 31 de diciembre de 2022, se integra como se muestra a continuación:

		2022
Impuesto a la utilidad sobre base fiscal	$	-
Impuesto a la utilidad diferido		34,023
	$	**34,023**

El gasto de impuestos atribuible a la utilidad antes de impuestos a la utilidad, fue diferente del que resultaría de aplicar la tasa de 30% de ISR a la utilidad antes de impuestos a la utilidad como resultado de las partidas que se mencionan a continuación:

Conciliación entre el gasto esperado y el gasto real por impuestos a la utilidad		**2022**
Gasto esperado por impuesto a la utilidad	$	230,680
Gastos no deducibles		407
Prestaciones exentas para los trabajadores no deducibles		260
Efectos de inflación, neto		(208,974)
Otros		11,650
	$	34,023

Los efectos de impuestos de las diferencias temporales que originan porciones significativas de los activos y pasivos de impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2022, se detallan a continuación:

Diferencias temporales		**2022**
Reservas para pérdidas crediticias	$	306,054
Otras provisiones		1,970
Activos por impuestos diferidos		**308,024**
Pagos anticipados		330
Instrumentos financieros derivados, neto		9,296
Otros		1,880
Pasivos por impuestos diferidos brutos		**11,506**
Total Activo por impuestos diferidos	**$**	**296,518**

Los activos por impuestos diferidos se compensan si los activos y pasivos por impuestos diferidos se relacionan con el impuesto a la utilidad gravado por la misma autoridad fiscal y en caso de que exista el derecho a compensar los activos por impuestos diferidos corrientes con los pasivos por impuestos diferidos corrientes. En el balance general, los activos y pasivos por impuestos diferidos no se dividen en corrientes y no corrientes.

(Continúa)

Incluyendo las partidas reconocidas en otras utilidades/pérdidas integrales, el gasto por impuesto diferido se conforman como se muestra a continuación:

Gasto fiscal total	**2022**
Saldo inicial de activo por impuesto diferido	$ 342,527
Ingreso (gasto) ingreso en el estado de resultados	(34,023)
Ingreso por impuesto diferido en pérdidas actuariales no realizadas	(451)
(Gasto) ingreso por impuesto diferido por utilidades/pérdidas no realizadas por instrumentos financieros derivados	(11,535)
Saldo final activo por impuesto diferido	$ **296,518**

La realización final de los activos diferidos depende de la generación de utilidad gravable en los períodos en que son deducibles las diferencias temporales. Al llevar a cabo esta evaluación, la Administración considera la reversión esperada de los pasivos diferidos, las utilidades gravables proyectadas y las estrategias de planeación.

Al 31 de diciembre de 2022, la pérdida fiscal por amortizar, expiran como se muestra a continuación:

Año de generación	**Año de vencimiento**	**Importe actualizado al 31 de diciembre de 2022**
2022	2032	$160,997

La administración de la Compañía consideró reservar el activo diferido derivado de la pérdida fiscal.

(14) Capital contable-

a) Estructura del capital social-

Al 31 de diciembre de 2022, el capital social está integrado por 674,960,867 acciones ordinarias nominativas, con valor nominal de un peso cada una, divididas en tres series: 51,000 de la serie “A”, que corresponde a la porción fija y 284,655,333 y 390,254,534 de las series “B” y “C”, que corresponden a la porción variable, que es ilimitada.

Al 31 de diciembre de 2022, el capital social histórico de la Compañía asciende a $674,960.

b) Restricciones del capital contable-

De conformidad con la LGSM, la utilidad neta del ejercicio está sujeta a la separación de un 10%, para constituir la reserva legal, hasta que ésta alcance la quinta parte del capital social. La reserva legal al 31 de diciembre de 2022, asciende a $190,482, cifra que ha alcanzado el mínimo requerido.

Los reembolsos de capital social y las distribuciones de utilidades retenidas y otras cuentas del capital contable de los accionistas por las que ya se hubiera cubierto ISR, pueden hacerse sin gravamen alguno. Otros reembolsos y distribuciones en exceso de los montos determinados para propósitos fiscales están sujetos al ISR.

c) Utilidad integral-

La utilidad integral que se presenta en los estados de variaciones en el capital contable, por los años terminados el 31 de diciembre de 2022, representa el resultado de la actividad total de la Compañía durante el año, el cual se muestra a continuación:

Utilidad integral		**2022**
Resultado neto	$	734,911
Resultado por ganancias (pérdidas) actuariales por beneficios a empleados, neto		2,386
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto		26,915
Total utilidad integral	$	**764,212**

Los movimientos del resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto por los años terminados el 31 de diciembre de 2022, soNotn como se muestra como sigue:

Ejercicio 2022		**Antes de impuestos**	**Impuestos**	**Neto de impuestos**
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	$	38,450	(11,535)	26,915

d) Dividendos-

El 14 de Septiembre de 2022, la Asamblea General Ordinaria de Accionistas acordó decretar dividendos provenientes de utilidades retenidas por la cantidad de $3,400,850 mismos que fueron pagados en efectivo en dólares canadienses.

(15) Acreedores diversos y otras cuentas por pagar -

Al 31 de diciembre de 2022 los acreedores diversos y otras cuentas por pagar se integran como se muestra a continuación:

Acreedores diversos y otras cuentas por pagar		**2022**
Impuesto al Valor Agregado por pagar	$	65,943
Partes relacionadas		6,560
Otros		1,270
Total de acreedores y otras cuentas por pagar	$	73,773

(Continúa)

(16) Beneficio a los empleados-

En la siguiente tabla se muestra la integración de las provisiones para planes de pensiones y obligaciones similares al 31 de diciembre de 2022.

	2022
Provisión para pensiones	$ 4,943
Seguro de gastos médicos	1,424
Provisión prima de antigüedad	508
	$ 6,875

Como se menciona en la nota 3(l) la Compañía tiene un plan de pensiones híbrido con componente de contribución definida que cubre a todo su personal y que incluye una garantía mínima que se basa en los años de servicio y en el monto de la compensación de los empleados. Además, la Compañía tiene un plan de prima de antigüedad que cubre a todo su personal de tiempo completo. Los beneficios se basan en los años de servicios y en el último sueldo percibido por el participante al momento de su separación de la empresa.

Estado del financiamiento. A continuación, se presenta información sobre el desempeño del estado de financiamiento de los planes de pensiones y obligaciones similares al 31 de diciembre de 2022.

	2022
Valor presente de las obligaciones por beneficios definidos	$ 6,875
Menos: valor razonable de los activos del plan	-
Estado del financiamiento	$ 6,875

Valor presente de las obligaciones por beneficios definidos y el valor razonable de los activos del plan.

El desempeño de estas cifras en los periodos de reporte se muestra a continuación:

		2022
Valor presente de las obligaciones al 1 de enero	$	11,712
Costo de servicios pasados		991
Remediaciones pasadas		616
Costo de intereses		1,064
Costo del servicio actual		1,000
Traspasos		(3,150)
Pagos con cargo a la reserva		(1,905)
Remediaciones		(3,453)
Obligación por beneficios definidos, neta	**$**	**6,875**

(Continúa)

Remediaciones reconocidas en la cuenta de Otros resultados integrales

		2022
Monto acumulado al 1 de enero	$	616
Reconocidas en el ejercicio		(3,453)
Monto acumulado al 31 de diciembre	**$**	**(2,837)**

Los costos netos del periodo se registran en su totalidad en el costo de los servicios dentro del rubro de “Sueldos y beneficios”.

Existen pérdidas actuariales no realizadas por pasivos laborales derivadas de efectos de modificaciones en supuestos actuariales, las cuales, de conformidad con las NIF aplicables, se llevaron directamente al capital contable, al 31 de diciembre de 2022 no existieron modificaciones actuariales que registrar.

La siguiente tabla muestra los factores más significativos utilizados para determinar las obligaciones por beneficios por pensiones:

Tasas de descuento	10.25%
Rendimiento esperado de los activos del plan	10.25%
Incremento estimado en las remuneraciones	5.00%
Inflación de largo plazo	4.00%

Las tasas de descuento de los planes de pensión se determinan anualmente al 31 de diciembre, con base en los bonos gubernamentales de bajo riesgo con los mismos vencimientos y valores que los de los pagos por pensiones.

Riesgo de planes de beneficios definidos por pensiones. Los requerimientos generales con respecto a los modelos de beneficios por retiro se basan en la política de pensiones que tiene validez en el Grupo Daimler a nivel mundial. En consecuencia, los beneficios comprometidos tienen por objetivo contribuir a la seguridad financiera adicional durante la jubilación, y en el caso de muerte o invalidez para ser capaz de ser planificada y realizada por las empresas respectivas del Grupo y tener una estructura de bajo riesgo. Además, existe un comité que aprueba los nuevos planes de pensiones y las modificaciones a los planes de pensiones existentes, así como las directrices relativas a las prestaciones de jubilación del Grupo.

Las obligaciones por planes de beneficios definidos por pensiones y los activos de planes de pensiones pueden estar sujetas a fluctuaciones durante el tiempo. Esto puede causar que los fondos para afrontar dichas obligaciones sean afectados positiva o negativamente. Las fluctuaciones por obligaciones por planes de beneficios definidos por pensiones, en caso particular de la Compañía, resultan de cambios en supuestos financieros como tasas de descuento e incrementos en el costo de la vida, así como también de cambios en supuesto demográficos como ajustes en la expectativa de vida.

El valor razonable de los activos del plan de pensiones es predominantemente determinado por la situación de los mercados de capitales. Desempeños desfavorables, especialmente en los precios del capital e instrumentos de renta fija, pueden reducir ese valor razonable. La amplia diversificación de las inversiones, así como la selección de las administradoras de los fondos utilizadas mediante análisis cuantitativos y cualitativos así como en el continuo monitoreo de su desempeño y riesgos ayuda a reducir los riesgos de inversión.

(Continúa)

Análisis de sensibilidad. Un incremento o decremento en alguna base de valuación podría afectar el valor presente de las obligaciones por pensiones tal como se muestra en la tabla a continuación:

Valor presente de las obligaciones

Incremento análisis de sensibilidad por tasas de descuento 0.25	$	6,780
Decremento análisis de sensibilidad por tasas de descuento 0.25		6,972

Los cálculos realizados por los actuarios fueron realizados de manera aislada de los parámetros de evaluación que se consideran importantes.

(17) Información adicional sobre resultados e indicadores financieros.

a) Información sobre la entidad- (no auditados)

	2022
Eficiencia operativa (gastos de administración y promoción/activo total)	0.17%
ROE (utilidad neta/capital contable)	12.30%
ROA (utilidad neta/activo total)	2.21%
Liquidez (activos líquidos/pasivos líquidos) *	31.86%
Margen financiero del año ajustado por riesgos crediticios/Activos productivos **	2.46%

* Activos líquidos- Efectivo y equivalentes de efectivo, inversiones en instrumentos financieros. Pasivos líquidos- Préstamos interbancarios y de otros organismos a corto plazo.

** Activos productivos- Efectivo y equivalentes de efectivo, inversiones en instrumentos financieros, operaciones con valores y derivadas y cartera de crédito vigente.

b) Margen financiero

Los componentes del margen financiero por los años terminados el 31 de diciembre de 2022, se analizan como se muestra a continuación:

		2022
Ingresos por intereses provenientes de:		
Cartera de crédito (Nota 9)	$	1,977,524
Fluctuación cambiaria		1,088,705
Inversiones en instrumentos financieros (Nota 7)		103,758
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 6)		59,722
Instrumentos financieros Derivados		18,812
Total de ingresos por intereses	$	**3,248,521**

		2022
Gastos por intereses provenientes de:		
Préstamos interbancarios y de otros organismos (nota 12)	$	1,082,344
Fluctuación cambiaria		1,083,261
Títulos de crédito emitidos (nota 11)		257,119
Partes relacionadas (nota 12)		122,123
Total de gastos por intereses	$	**2,544,847**

(18) Compromisos y contingencias-

(a) La Compañía se encuentra involucrada en varios juicios y reclamaciones derivados del curso normal de sus operaciones. En opinión de los abogados de la Compañía, encargados de la defensa, es remoto que tales reclamos puedan tener algún efecto en los resultados de la Compañía.

(b) De acuerdo con la legislación fiscal vigente, las autoridades tienen la facultad de revisar hasta por los cinco ejercicios fiscales anteriores y hasta a la última declaración del ISR presentada.

(c) De acuerdo con la Ley del ISR, las empresas que realicen operaciones con partes relacionadas están sujetas a limitaciones y obligaciones fiscales, en cuanto a la determinación de los precios pactados, ya que éstos deberán ser equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables.

En caso de que las autoridades fiscales revisaran los precios y rechazaran los montos determinados, podrían exigir, además del cobro del impuesto y accesorios que correspondan (actualización y recargos), multas sobre las contribuciones omitidas, las cuales podrían llegar a ser hasta de 100% sobre el monto actualizado de las contribuciones.

(d) La Compañía tiene celebrado un contrato de subarrendamiento con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2022, el gasto total por rentas ascendió a $3,604, respectivamente.

(19) Pronunciamientos normativos emitidos recientemente -

I. **Modificaciones regulatorias por adopción de NIF**

.

a) Pronunciamientos normativos emitidos por el CINIF

El CINIF ha emitido las NIF y Mejoras que se mencionan a continuación:

NIF-B-14 Utilidad por acción- Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2023 permitiendo su aplicación anticipada. Realiza precisiones para la determinación de la utilidad por acción (UPA). La Administración estima que la adopción de esta nueva NIF no generará efectos importantes.

Mejoras a las NIF 2023

En diciembre de 2022 el CINIF emitió el documento llamado “Mejoras a las NIF 2023”, que contiene modificaciones puntuales a algunas NIF ya existentes. Las principales mejoras que generan cambios contables son las que se mencionan a continuación:

NIF B-11 Disposición de activos de larga duración y operaciones discontinuadas/ NIF C-11 Capital Contable- Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1º. de enero de 2023, permitiendo su aplicación anticipada. Cualquier cambio que genere debe reconocerse conforme a la NIF B-1 *Cambios contables y corrección de errores*. Esta mejora establece que cualquier diferencia entre el valor en libros de los activos de larga duración entregados para liquidar dividendos o reembolsos de capital, debe reconocerse en las utilidades acumuladas.

NIF B-15 Conversión de monedas extranjeras- Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1º. de enero de 2023, permitiendo su aplicación anticipada. Cualquier cambio que genere debe reconocerse conforme a la NIF B-1 *Cambios contables y corrección de errores*. Realiza modificaciones a la solución práctica de la NIF que permite la preparación de estados financieros sin los efectos de conversión a moneda funcional. Esta mejora precisa qué entidades y en qué casos se puede ejercer esta opción, estableciendo que una entidad que no tiene subsidiarias ni controladora o que es subsidiaria, asociada o negocio conjunto, puede preparar sus estados financieros sin realizar la conversión a moneda funcional, siempre que se trate de estados financieros exclusivamente para fines fiscales y legales y no tengan usuarios que requieran la preparación de estados financieros considerando los efectos de la conversión a moneda funcional.

Las mejoras mencionadas no generarán efectos en la información financiera al 1 de enero de 2023.

Daimler México, S. A. de C. V.

Estados financieros

31 de diciembre de 2023 y 2022

(Con el Informe de los Comisarios
y el Informe de los Auditores Independientes)

Informe de los Comisarios

A la Asamblea de Accionistas
Daimler México, S. A. de C. V.:

En nuestro carácter de Comisario Propietario y Suplente de Daimler México, S. A. de C. V. (la Compañía), rendimos a ustedes nuestro dictamen sobre la veracidad, razonabilidad y suficiencia de la información financiera que ha presentado a ustedes el Consejo de Administración, por el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2023.

Hemos asistido a las Asambleas de Accionistas y juntas del Consejo de Administración a las que hemos sido convocados, y hemos obtenido de los directores y administradores toda la información sobre las operaciones, documentación y demás evidencia comprobatoria que consideramos necesario examinar.

En nuestra opinión, los criterios y políticas contables y de información seguidos por la Compañía y considerados por los administradores para preparar la información financiera presentada por los mismos a esta asamblea, son adecuados y suficientes, y se aplicaron en forma consistente con el ejercicio anterior; por lo tanto, dicha información financiera refleja en forma veraz, suficiente y razonable la situación financiera de Daimler México, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2023, así como su resultado y sus flujos de efectivo, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con los Criterios de Contabilidad aplicables a las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple reguladas en México, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

Atentamente,



Johan Albrecht Fürst Zu Ysenburg Und Büdingen
Comisario Propietario



Eduardo López Castellanos Mancevo del Castillo
Comisario Suplente

Ciudad de México, a 23 de abril de 2024.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, México, D.F.
Teléfono: +01 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas
Daimler México, S. A. de C. V.:

(Cifras en miles de pesos)

Opinión

Hemos auditado los estados financieros de Daimler México, S. A. de C. V. (la Compañía), que comprenden el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2023 y 2022, los estados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, por los años terminado en esa fecha, y notas que incluyen políticas contables materiales y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos de Daimler México, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2023 y 2022, han sido preparados, en todos los aspectos materiales, de conformidad con los Criterios de Contabilidad aplicables a las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple reguladas en México (los Criterios Contables), emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión).

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección "Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros" de nuestro informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros en México y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

(Continúa)

"D.R." © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., la firma mexicana miembro de la red de firmas miembro de KPMG afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), una entidad suiza. Impreso en México. Todos los derechos reservados.

Aguascalientes, Ags.
Cancún, Q. Roo.
Ciudad de México.
Ciudad Juárez, Chih.
Culiacán, Sin.
Chihuahua, Chih.
Guadalajara, Jal.
Hermosillo, Son.
León, Gto.
Mérida, Yuc.
Mexicali, B.C.
Monterrey, N.L.
Puebla, Pue.
Querétaro, Qro.
Reynosa, Tamps.
Saltillo, Coah.
San Luis Potosí, S.L.P.
Tijuana, B.C.

Estimación preventiva para riesgos crediticios por $375,435 en el estado de situación financiera	
Ver notas 3(g) y 8(d) a los estados financieros.	
La cuestión clave de auditoría	**De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría**
La estimación preventiva para riesgos crediticios de cartera comercial involucra juicios de la Administración para la evaluación de la calidad crediticia de los deudores, considerando los diversos factores establecidos en las metodologías prescritas por la Comisión para el proceso de calificación de la cartera de crédito, así como para evaluar la confiabilidad en la documentación y actualización de la información que sirve de insumo para la determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios de cartera comercial. Por lo tanto, hemos considerado la estimación preventiva para riesgos crediticios como una cuestión clave de nuestra auditoría.	Los procedimientos de auditoría aplicados sobre la determinación por parte de la Administración, de la estimación preventiva para riesgos crediticios y su efecto en los resultados del ejercicio, incluyeron entre otros, la evaluación a través de pruebas selectivas, tanto de los insumos utilizados como de la mecánica de cálculo para los diferentes portafolios de crédito comerciales con base en las metodologías vigentes que para cada tipo de cartera establece la Comisión.

Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2023 y 2022, que deberá presentarse ante la Comisión y ante la Bolsa Mexicana de Valores (el Reporte Anual), pero no incluye los estados financieros y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

(Continúa)

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros

La Administración es responsable de la preparación de los estados financieros adjuntos de conformidad con los Criterios Contables emitidos por la Comisión, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar a la Compañía o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Compañía.

Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error, y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material en los estados financieros, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Compañía.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Compañía deje de ser un negocio en marcha.

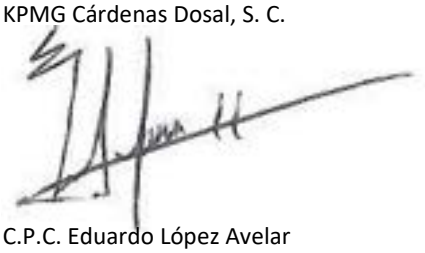
(Continúa)

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en donde sea aplicable, las acciones tomadas para eliminar amenazas o las salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C.P.C. Eduardo López Avelar

Ciudad de México, a 23 de abril de 2024.

Daimler México, S. A. de C. V.
Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 12, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos

Estados de situación financiera

31 de diciembre de 2023 y 2022

(Cifras en miles de pesos)

Activo	2023	2022
Efectivo y equivalentes de efectivo (nota 5)	$ 5,423,812	4,351,852
Inversiones en instrumentos financieros (nota 6):		
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (valores)	750,000	410,000
Instrumentos financieros Derivados (nota 7):		
Con fines de cobertura	20,644	56,405
Cartera de crédito con riesgo de crédito etapa 1 (nota 8(a)):		
Créditos comerciales:		
Entidades financieras	33,758,683	28,676,528
(-) Menos:		
Estimación preventiva para riesgos crediticios (nota 8(d))	(375,435)	(1,020,181)
Total de cartera de crédito, neta	33,383,248	27,656,347
Otras cuentas por cobrar, neto	383,252	420,534
Activo por impuesto a utilidad diferido, neto.(nota 12)	118,316	296,518
Pagos anticipados y otros activos, neto (nota 9)	3,540	1,101
Total activo	$ 40,082,812	33,192,757

Pasivo y capital contable	2023	2022
Pasivo		
Títulos de crédito emitidos (nota 10)	$ 2,381,176	3,765,418
Préstamos interbancarios y de otros organismos (nota 11):		
De corto plazo	24,110,518	14,948,241
De largo plazo	6,400,000	8,400,000
	30,510,518	23,348,241
Instrumentos financieros derivados (nota 7):		
Con fines de cobertura	23,335	25,417
Otras cuentas por pagar:		
Acreedores diversos y otras cuentas por pagar (notas 14)	131,648	73,773
Pasivo por beneficios a los empleados (nota 15)	10,471	6,875
Total pasivo	33,057,148	27,219,724
Capital contable (nota 13):		
Capital contribuido:		
Capital social	674,960	674,960
Prima en emisión de acciones	223,084	223,084
	898,044	898,044
Capital ganado:		
Reservas de capital	190,482	190,482
Resultado de ejercicios anteriores	4,844,375	4,109,464
Otros resultados integrales (ORI):		
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	7,311	47,596
Remediciones por beneficios definidos a los empleados	(9,452)	(7,464)
Resultado neto	1,094,904	734,911
	6,127,620	5,074,989
Total del capital contable	7,025,664	5,973,033
Compromisos y contingencias (17)		
Total pasivo y capital contable	$ 40,082,812	33,192,757

Cuentas de orden

	2023	2022
Compromisos crediticios	$ 29,965,094	38,001,181

Las notas aclaratorias que se acompañan, forman parte integrante de estos estados financiero.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, el monto del capital social histórico asciende a $674,960 en ambos años.

"Los presentes estados de situación financiera se formularon de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de Crédito, de observancia general y obligatoria, aplicados de manera consistente, encontrándose reflejadas las operaciones efectuadas por la Compañía hasta las fechas arriba mencionadas, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables.

Los presentes estados de situación financiera fueron aprobados por el consejo de administración bajo la responsabilidad de los directivos que los suscriben."

Maria José Boniviento
Director General

Linaldi Huerta
Director Financiero

Daimler México, S. A. de C. V.

Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 12, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos

Estados de resultado integral

Años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022

(Cifras en miles de pesos)

		2023	2022
Ingresos por intereses (nota 16)	$	4,778,448	3,248,521
Gastos por intereses (nota 16)		(4,019,324)	(2,544,847)
Margen financiero		759,124	703,674
Estimación preventiva para riesgos crediticios (nota 8d)		644,746	132,421
Margen financiero ajustado por riesgos crediticios		1,403,870	836,095
Comisiones y tarifas pagadas		(202)	(254)
Resultado por intermediación, neto		(4,362)	218
Otros egresos de la operación		53,872	(12,275)
Gastos de administración		(59,444)	(54,850)
Resultado antes de impuesto a la utilidad		1,393,734	768,934
Impuesto a la utilidad (nota 12)			
Causado		(102,987)	-
Diferido		(195,843)	(34,023)
Resultado neto	$	1,094,904	734,911
Otros resultados Integrales (nota 13)			
Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo	$	(40,285)	26,915
Remediación de beneficios a los empleados.		(1,988)	2,386
Resultado Integral	$	1,052,631	764,212

Las notas aclaratorias que se acompañan, forman parte integrante de estos estados financieros.

"Los presentes estados de resultado Integral se formularon de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de Crédito, de observancia general y obligatoria, aplicados de manera consistente, encontrándose reflejados todos los ingresos y egresos derivados de las operaciones efectuadas por la Compañía durante los períodos arriba mencionados, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables.

Los presentes estados de resultado integral fueron aprobados por el consejo de administración bajo la responsabilidad de los directivos que los suscriben."

_____
Maria José Boniviento
Director General

_____
Linaldi Huerta
Director Financiero

Daimler México, S. A. de C. V.
Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 12, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos

Estados de cambios en el capital contable

Años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022

(Cifras en miles de pesos)

	Capital contribuido		Capital ganado				
	Capital social	Prima en venta de acciones	Reservas de capital	Resultados acumulados	Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo	Remediciones de beneficios definidos a los empleados	Total capital contable
Saldos al 1 de enero de 2022	$ 674,960	223,084	190,482	7,646,248	20,681	(9,850)	8,745,605
Ajustes retrospectivos por corrección en impuesto diferido y corriente	-	-	-	(135,934)	-	-	(135,934)
Saldos ajustados al 1 de enero de 2022	674,960	223,084	190,482	7,510,314	20,681	(9,850)	8,609,671
Movimientos inherentes a las decisiones de los accionistas:							
Acuerdo tomado en Asamblea de los accionistas							
el 14 de septiembre de 2022:							
Pagos de dividendos en efectivo (nota 13 d)	-	-	-	(3,400,850)	-	-	(3,400,850)
	-	-	-	(3,400,850)	-	-	(3,400,850)
Movimientos inherentes al reconocimiento del resultado integral:							
Resultado Integral							
Resultado neto	-	-	-	734,911	-	-	734,911
Otros resultados integrales:							
Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo (nota 13c)	-	-	-	-	26,915	-	26,915
Remediación de beneficios definidos a los empleados (nota 13 c)	-	-	-	-	-	2,386	2,386
	-	-	-	734,911	26,915	2,386	764,212
Saldos al 31 de diciembre de 2022	674,960	223,084	190,482	4,844,375	47,596	(7,464)	5,973,033
Movimientos inherentes al reconocimiento del resultado integral:							
Resultado Integral							
Resultado neto	-	-	-	1,094,904	-	-	1,094,904
Otros resultados integrales:							
Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo (nota 13c)	-	-	-	-	(40,285)	-	(40,285)
Remediación de beneficios definidos a los empleados (nota 13 c)	-	-	-	-	-	(1,988)	(1,988)
	-	-	-	1,094,904	(40,285)	(1,988)	1,052,631
Saldos al 31 de diciembre de 2023	$ 674,960	223,084	190,482	5,939,279	7,311	(9,452)	7,025,664

Las notas aclaratorias que se acompañan, forman parte integrante de estos estados financieros.

"Los presentes estados de cambios en el capital contable se formularon de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de Crédito, de observancia general y obligatoria, aplicados de manera consistente, encontrándose reflejados todos los movimientos en las cuentas del capital contable derivados de las operaciones efectuadas por la Compañía durante los períodos arriba mencionados, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables.

Los presentes estados de cambios en el capital contable fueron aprobados por el consejo de administración bajo la responsabilidad de los directivos que los suscriben."

Maria José Boniviento
Director General

Linaldi Huerta
Director Financiero

Daimler México, S. A. de C. V.

Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 12, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos

Estados de flujos de efectivo

Años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022

(Miles de pesos)

		2023	2022
Actividades de operación:			
Resultado antes de impuesto a la utilidad	$	1,393,734	768,934
Cambios en partidas de operación:			
Cambio de préstamos interbancarios y de otros organismos		5,778,035	5,517,224
Cambio en inversiones en instrumentos financieros (valores), neto		(340,000)	690,000
Cambio en instrumentos financieros derivados (activo)		(23,871)	56,947
Cambio en cartera de crédito, neto		(5,726,901)	(3,528,799)
Cambio en otras cuentas por cobrar, neto		37,282	(100,705)
Cambio en activos/pasivos por beneficios a los empleados		57,875	(54,695)
Cambio en otras cuentas por pagar		(104,194)	8,611
Flujos netos de efectivo de actividades de operación		1,071,960	3,357,517
Actividades de financiamiento:			
Pagos de dividendos en efectivo		-	(3,400,850)
Flujos netos de efectivo en actividades de financiamiento		1,071,960	(43,333)
Incremento (decremento) neto de efectivo y equivalentes de efectivo		1,071,960	(43,333)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período		4,351,852	4,395,185
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del período	$	5,423,812	4,351,852

Las notas aclaratorias que se acompañan, forman parte integrante de estos estados financieros.

"Los presentes estados de flujos de efectivo se formularon de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las sociedades financieras de objeto múltiple reguladas, emitidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 99, 101 y 102 de la Ley de Instituciones de Crédito, de observancia general y obligatoria, encontrándose reflejadas las entradas de efectivo y salidas de efectivo derivadas de las operaciones efectuadas por la Compañía durante los períodos arriba mencionados, las cuales se realizaron y valuaron con apego a sanas prácticas bancarias y a las disposiciones legales y administrativas aplicables."

"Los presentes estados de flujos de efectivo fueron aprobados por el Consejo de Administración bajo la responsabilidad de los directivos que lo suscriben."

Maria José Boniviento
Director General

Linaldi Huerta
Director Financiero

Daimler México, S. A. de C. V.

Notas a los estados financieros

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022

(Miles de pesos)

(1) Actividad-

Daimler México, S. A. de C. V. (DM o la Compañía) es una sociedad constituida el 21 de mayo de 2007 bajo las leyes mexicanas con domicilio fiscal en Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 12, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos y su sitio web es www.daimler.com.mx. La Compañía es subsidiaria de Daimler Trucks Finance Canada Inc. (antes Daimler Canada Investments Company) que a su vez es subsidiaria de Daimler Truck AG (DTAG).

La Compañía se dedica a la obtención y el otorgamiento de financiamientos para las operaciones de las compañías afiliadas de DTAG que operan en México. La Compañía obtiene recursos a través de la emisión de Certificados Bursátiles y la contratación de deuda bancaria; las obligaciones derivadas de dichas operaciones cuentan con la garantía irrevocable e incondicional de DTAG. A partir del 1 de noviembre de 2021, la Compañía como una entidad del negocio de Trucks únicamente proporciona servicios de tesorería y fondeo a empresas DTAG en México.

Con fecha 1 de Noviembre de 2021, el Consejo de Supervisión y el Consejo de Administración de Daimler AG en Alemania, acordaron la escisión de su negocio de camiones y autobuses. Derivado de lo anterior DTAG tiene una gestión independiente y un gobierno corporativo autónomo (que incluye un presidente independiente del Consejo de Supervisión). DTAG califica dentro del índice de acciones DAX (Deutscher Aktienindex, índice de las 40 compañías más grandes de Alemania). La transacción y la cotización de DTAG en la Bolsa de Valores de Frankfurt se culminó durante 2021.

Como parte de una estructura corporativa tanto Mercedes-Benz como DTAG contarán con el respaldo de entidades de servicios financieros cautivos y de movilidad, para impulsar las ventas con soluciones de movilidad, arrendamiento y financiamiento a la medida, aumentando la retención y fomentando la lealtad del cliente. En este proceso Mercedez Benz Group AG (antes Daimler AG) planea asignar recursos y equipos de la actual Daimler Mobility a Mercedes-Benz y Daimler Truck AG.

DTAG pretende generar valor para sus accionistas acelerando la ejecución de sus planes estratégicos, elevando su rentabilidad e impulsando el desarrollo de tecnologías libres de emisiones para camiones y autobuses.

(2) Autorización y bases de presentación-

Autorización-

El 23 de abril de 2024, Maria José Bonivento, Director General y Linaldi Huerta, Director Financiero, autorizaron la emisión de los estados financieros y sus correspondientes notas.

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles (LGSM), los estatutos de la Compañía y las disposiciones de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión), los accionistas de la Compañía y la Comisión tienen facultades para modificar los estados financieros después de su emisión. Los estados financieros de 2023 adjuntos se someterán a la aprobación de la próxima Asamblea de Accionistas.

(Continúa)

Daimler México, S. A. de C. V.

Notas a los estados financieros

(Miles de pesos)

Bases de presentación-

(a) Declaratoria de cumplimiento-

Los estados financieros de la Compañía están preparados de acuerdo con los Criterios de Contabilidad para las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple Reguladas en México establecidos por la Comisión ya que más del 70% de los activos de la Compañía corresponden a actividades de otorgamiento de crédito, por lo tanto, la Compañía debe de preparar sus estados financieros de conformidad con los criterios de contabilidad a que se refiere el artículo 87-D, fracción V, de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, en cumplimiento a lo señalado en el artículo 78 de la Circular Única de Emisoras.

El 12 de enero de 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la resolución que modificó las disposiciones de carácter general aplicables a las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple Reguladas (SOFOMES), donde se establece que aquellas SOFOMES que tengan valores de deuda inscritos en el Registro Nacional de Valores, como es el caso de la Compañía, para el registro de sus operaciones aplicarán los criterios de contabilidad para las instituciones de crédito en México establecidos por la Comisión en el anexo 33 de las disposiciones de carácter general aplicables a las instituciones de crédito (las Disposiciones), a excepción de la serie "D" de dichos criterios, ya que deberán aplicar la serie "D", de los criterios relativos a los estados financieros básicos para SOFOMES, vigentes a partir de 2015 (en su conjunto "los Criterios de Contabilidad").

Los Criterios de Contabilidad establecen que la contabilidad de las instituciones de crédito debe ajustarse a la estructura básica de las Normas de Información Financiera (NIF) definida por el Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera, A.C. (CINIF) en la NIF A-1 "Estructura de las normas de información financiera", considerando en primera instancia las NIF contenidas en la Serie NIF A "Marco conceptual", así como lo establecido en el criterio de contabilidad A-4 "Aplicación supletoria a los criterios de contabilidad". Asimismo, establecen que las instituciones deben observar los lineamientos contables de las NIF, excepto cuando sea necesario, a juicio de la Comisión, aplicar una normatividad o criterios de contabilidad específicos sobre el reconocimiento, valuación, presentación y revelación aplicables a rubros específicos de los estados financieros y los aplicables a su elaboración.

Los Criterios de Contabilidad señalan que a falta de criterio contable específico de la Comisión para las instituciones de crédito, o en un contexto más amplio, de las NIF, se aplicarán las bases de supletoriedad previstas por la NIF A-8 "Supletoriedad", y sólo en caso de que las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) a que se refiere la NIF A-8 no den solución al reconocimiento contable, se podrá optar por una norma supletoria que pertenezca a cualquier otro esquema normativo, siempre que cumpla con todos los requisitos señalados en la citada NIF y el mismo criterio contable , debiéndose aplicar la supletoriedad en el siguiente orden: los principios de contabilidad generalmente aceptados en los Estados Unidos de América (US GAAP) y cualquier norma de contabilidad que forme parte de un conjunto de normas formal y reconocido, siempre y cuando cumpla con los requisitos del criterio A-4 "Aplicación supletoria a los criterios de contabilidad" de la Comisión.

(Continúa)

(b) Importancia relativa-

De acuerdo con lo previsto en los Criterios Contables, la información financiera deberá tomar en cuenta lo establecido en la NIF A-7 "Presentación y revelación", respecto a que la responsabilidad de rendir información sobre la entidad económica descansa en su Administración, debiendo reunir dicha información, determinadas características cualitativas tales como la confiabilidad, la relevancia, la comprensibilidad y la comparabilidad con base en lo previsto en la NIF A-1 "Estructura de las normas de información financiera". La Administración deberá considerar la importancia relativa en términos de la NIF A-4 "Características cualitativas de los estados financieros", es decir, deberán mostrar aspectos más significativos de la compañía reconocidos contablemente tal y como lo señala dicha característica asociada a la relevancia. Lo anterior implica, entre otros elementos, que la importancia relativa requiere del ejercicio del juicio profesional ante las circunstancias que determinan los hechos que refleja la información financiera. En el mismo sentido, debe obtenerse un equilibrio apropiado entre las características cualitativas de la información financiera con el fin de cumplir el objetivo de los estados financieros, para lo cual debe buscarse un punto óptimo más que la consecución de niveles máximos de todas las características cualitativas.

(c) Uso de juicios y estimaciones-

La preparación de los estados financieros requiere que la Administración efectúe estimaciones y suposiciones que afectan los importes registrados de activos y pasivos y la revelación de activos y pasivos contingentes a la fecha de los estados financieros, así como los importes registrados de ingresos y gastos durante el período.

Juicios

La información sobre juicios realizados en la aplicación de políticas contables que tienen el efecto más importante sobre los importes reconocidos en los estados financieros se describe en las notas a los estados financieros que se mencionan a continuación:

- Notas 3(f) y 8 - Cartera de crédito: definición del modelo de negocio, ya sea para cobrar principal e interés (IFCPI), o para cobrar o vender (IFCV).
- Notas 3(e) y 7 - Derivados: determinación sobre si los instrumentos financieros son de negociación o son designados con fines de cobertura.
- Notas 3(d) y 6 – Inversiones en instrumentos financieros: definición del modelo de negocio: Instrumento Financiero para Cobrar Principal e Interés (IFCPI), Instrumento Financiero para Cobrar y Vender (IFCV), o Instrumento Financiero Negociable (IFN).

Supuestos e incertidumbres en las estimaciones

La información sobre supuestos e incertidumbres de estimación que tienen un riesgo significativo de resultar en un ajuste material a los importes en los libros de activos y pasivos en el siguiente año, se incluyen en las siguientes notas a los estados financieros:

- Notas 3(g) y 8(d) - Determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios y de recuperabilidad de cuentas por cobrar: supuestos e insumos utilizados en su determinación.

(Continúa)

- Notas 3(e) y 7 - Valuación de instrumentos financieros derivados: supuestos claves para determinar el valor de mercado, sobre todo aquellos derivados complejos o sin un mercado activo.
- Notas 3(i) y 12 – Reconocimiento de activos por impuestos diferidos: disponibilidad de utilidades futuras gravables, y la materialización de los impuestos diferidos.
- Notas 3(l) y 15 - Medición de obligaciones por beneficios definidos: supuestos actuariales claves.

Determinación del valor razonable

Algunas de las políticas y revelaciones contables de la Compañía requieren la medición de los valores razonables tanto de los activos y pasivos financieros como de los no financieros. La Compañía cuenta con un marco de control establecido en relación con la medición de los valores razonables.

Esto incluye la autorización por parte del Consejo de Administración de la contratación de un proveedor de precios, además de la autorización por parte del Comité de Riesgos de la Compañía de los modelos de valuación internos y sus modificaciones, los métodos de estimación de las variables usadas en estos modelos de valuación cuando no son proporcionadas directamente por el proveedor de precios que la Compañía haya contratado, y de aquellos valores y demás instrumentos financieros y activos virtuales a los que les son aplicables los modelos de valuación internos.

Asimismo, el marco de control establecido incluye un equipo de valuación que tiene la responsabilidad general de la supervisión de todas las mediciones significativas del valor razonable, incluyendo los valores razonables de Nivel 3, y que reporta directamente al Comité de Riesgos de la Compañía. El equipo de valuación revisa regularmente los datos de entrada no observables significativos y los ajustes de valuación. Si se usa información de terceros, como cotizaciones de corredores o servicios de fijación de precios, para medir los valores razonables, el equipo de valuación evalúa la evidencia obtenida de los terceros para respaldar la conclusión de que esas valuaciones satisfacen los requerimientos de las NIF, incluyendo el nivel dentro de la jerarquía del valor razonable dentro del que deberían clasificarse esas valuaciones. Los asuntos de valuación significativos son informados al Comité de Auditoría y al Comité de Riesgos de la Compañía.

Cuando se mide el valor razonable de un activo o pasivo, la Compañía utiliza datos de mercado observables siempre que sea posible. Los valores razonables se clasifican en distintos niveles dentro de una jerarquía del valor razonable que se basa en los datos de entrada (observabilidad de los insumos) usados en las técnicas de valoración, como se describen a continuación:

Nivel 1: precios cotizados (no-ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos, que corresponde al nivel más alto, correspondiente a precios obtenidos exclusivamente con datos de entrada de Nivel 1.

Nivel 2: datos de entrada diferentes de los precios cotizados incluidos en el Nivel 1, que sean observables para el activo o pasivo, ya sea directa (es decir, precios) o indirectamente (es decir, provenientes de los precios) que corresponde a precios obtenidos con datos de entrada nivel 2.

(Continúa)

Nivel 3: datos o insumos para medir el activo o pasivo que no se basan en datos de mercado observables (datos de entrada no observables), que corresponde a el nivel más bajo, para aquellos previos obtenidos con datos de entrada nivel 3.

Los instrumentos financieros que son valuados mediante el uso de un modelo de valuación interno de la Compañía no son considerados bajo ninguna circunstancia como Nivel 1.

Si los datos de entrada usados para medir el valor razonable de un activo o pasivo se clasifican en niveles distintos de la jerarquía del valor razonable, entonces la medición del valor razonable se clasifica en su totalidad en el mismo nivel de la jerarquía del valor razonable que la variable de más baja observabilidad que sea significativa para la medición total.

Conforme a lo establecido en las Disposiciones, la Compañía determina el valor razonable de los siguientes instrumentos financieros mediante la valuación directa a vector, que consiste en aplicar a la posición en títulos o contratos de la Compañía el precio actualizado para valuación proporcionado por un proveedor de precios:

I. Valores inscritos en el registro nacional de valores o autorizados, inscritos o regulados en mercados reconocidos por la Comisión.
II. Instrumentos financieros derivados que cotizan en bolsas de derivados nacionales o que pertenecen a mercados reconocidos por el Banco de México (Banco Central).
III. Activos subyacentes y demás instrumentos financieros que forman parte de las operaciones estructuradas o paquetes de derivados, cuando se trata de valores o instrumentos financieros previstos en las fracciones I y II referidas anteriormente.

(d) Moneda funcional y de informe-

Los estados financieros de la Compañía se presentan en moneda de informe peso mexicano, que es igual a la moneda de registro y a su moneda funcional.

Para propósitos de revelación en las notas a los estados financieros, cuando se hace referencia a pesos o "$" se trata de miles de pesos mexicanos y cuando se hace referencia a dólares, se trata de miles de dólares o "USD" de los Estados Unidos de América.

(e) Presentación del resultado integral-

En cumplimiento con el criterio contable D-2 "Estado de resultado integral" establecido por la Comisión, la Compañía presenta el resultado integral en un solo estado que presenta en un único documento todos los rubros que conforman el resultado neto, incrementado o disminuido por los Otros Resultados Integrales (ORI) del año, así como de la participación en los ORI de otras entidades, y se denomina "Estado consolidado de resultado integral". En 2023, el ORI está representado por el resultado neto, el resultado por valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo y la remedición de beneficios definidos a los empleados de conformidad con la NIF D-3 "Obligaciones laborales".

(Continúa)

(f) Reconocimiento de activos y pasivos financieros en su fecha de concertación-

Los estados financieros reconocen los activos y pasivos provenientes de inversiones en valores, reportos e instrumentos financieros derivados en la fecha en que la operación es concertada, independientemente de su fecha de liquidación.

(3) Resumen de las principales políticas contables-

Las políticas contables que se muestran a continuación se han aplicado uniformemente en la preparación de los estados financieros que se presentan.

(a) Reconocimiento de los efectos de inflación-

Los estados financieros adjuntos incluyen el reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera hasta el 31 de diciembre de 2007, fecha en que conforme a la NIF B-10 "Efectos de la inflación" se cambió a un entorno económico no inflacionario utilizando para tal efecto el valor de la Unidad de Inversión (UDI), que es una unidad de cuenta cuyo valor es determinado por el Banco de México (Banco Central) en función de la inflación.

El porcentaje de inflación anual y acumulada en los tres últimos ejercicios y los índices utilizados para determinar la inflación, se muestran a continuación:

31 de diciembre de		UDI	Inflación Del año	Acumulada
2023	$	7.9816	4.38%	20.83%
2022		7.6468	7.82%	19.39%
2021		7.1082	7.61%	14.16%

(b) Efectivo y equivalentes de efectivo

Las transacciones en moneda extranjera se reconocen al tipo de cambio vigente en las fechas de su celebración, para efectos de presentación de los estados financieros. En el caso de divisas distintas al dólar se convierten de la moneda respectiva a dólares, conforme lo establecen las Disposiciones aplicables y la equivalencia del dólar con la moneda nacional se convierte al tipo de cambio de cierre de jornada de operación determinado por el Banco Central.

A la fecha de cierre de los estados financieros, los activos y pasivos monetarios en moneda extranjera se convierten al tipo de cambio de cierre de jornada de operación publicado por el Banco Central y las ganancias o pérdidas en cambios que se originan en la conversión de moneda extranjera se reconocen en los resultados del ejercicio en el periodo en que se originan.

El efectivo y equivalentes de efectivo están integrados principalmente por saldos de bancos, depósitos bancarios (en moneda nacional) y depósitos "overnight" en moneda extranjera, los cuales se registran a su valor nominal. El efectivo y equivalentes de efectivo en moneda extranjera se valúan al tipo de cambio publicado por el Banco Central a la fecha de formulación de estos estados financieros. Los rendimientos que genera el efectivo y equivalentes de efectivo se reconocen en resultados conforme se devengan en el rubro de "Ingresos por intereses".

(Continúa)

(c) Compensación de activos financieros y pasivos financieros

Un activo y pasivo financiero serán objeto de compensación de manera que se presente en el estado de situación financiera consolidado su importe neto, sólo cuando la entidad tiene el derecho legalmente exigible y vigente de compensarlos en cualquier circunstancia, y a su vez la intención de liquidarlos sobre una base compensada, o de realizar el activo financiero y liquidar el pasivo financiero simultáneamente.

(d) Instrumentos financieros-

i. Reconocimiento y medición inicial

Las inversiones en instrumentos financieros comprenden instrumentos de patrimonio neto, obligaciones, bonos, certificados y demás títulos de crédito y documentos que se emiten en serie o en masa, cotizados y no cotizados, que la entidad mantiene como posición propia. Se miden y reconocen inicialmente a su valor razonable más, en el caso de activos o pasivos financieros no medidos a valor razonable con cambios en éste, llevados a través de resultado integral, los costos de transacción directamente atribuibles a su adquisición o emisión, cuando en lo subsecuente se midan a su costo amortizado.

ii. Clasificación y medición posterior

En el reconocimiento inicial, las inversiones en instrumentos financieros se clasifican en las siguientes categorías, conforme al modelo de negocio y las características de los flujos contractuales de los mismos, como:

- Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (IFCPI), que tienen por objeto en su tenencia, recuperar los flujos contractuales que conlleva el instrumento. Los términos del contrato prevén flujos de efectivo en fechas preestablecidas, que corresponden sólo a pagos de principal e interés (rendimiento), usualmente sobre el monto del principal pendiente de pago. El IFCPI debe tener características de un financiamiento otorgado y administrarse con base en su rendimiento contractual. Comprende títulos de deuda adquiridos con la intención de la Administración y la capacidad de mantenerlos a su vencimiento, los cuales son clasificados utilizando la categoría que se describe a continuación:
- Instrumentos financieros para cobrar y vender (IFCV), medidos a valor razonable con cambios en otros resultados integrales (VRCORI), que tienen por objetivo tanto cobrar los flujos contractuales de principal e interés, como obtener una utilidad en su venta cuando ésta resulte conveniente. La Compañía de forma irrevocable reconoce los cambios en el valor razonable de los IFCV a través del ORI; e
- Instrumentos financieros negociables (IFN), medidos a valor razonable con cambios en resultados (VRCR) que representan la inversión en instrumentos financieros de deuda o de capital, y que tienen por objetivo obtener una utilidad entre el precio de compra y el de venta.

(Continúa)

La clasificación de las inversiones en instrumentos financieros se basa tanto en el modelo de negocios como en las características de los flujos contractuales de los mismos. Atendiendo al modelo de negocios, un instrumento financiero o una clase de instrumentos financieros (un portafolio), puede ser administrado bajo:

- Un modelo que busca recuperar los flujos contractuales (representado por el monto del principal e intereses).
- Un modelo de negocio que busca, tanto la recuperación de los flujos contractuales como en el modelo anterior, como la obtención una utilidad mediante la venta de los instrumentos financieros, lo cual conlleva a desplazar un modelo combinado de gestión de estos instrumentos financieros.
- Un modelo que busca obtener un máximo rendimiento a través de compra y venta de los instrumentos financieros.

Los instrumentos financieros no se reclasifican después de su reconocimiento inicial, excepto si la Compañía cambia su modelo de negocio, en cuyo caso todos los instrumentos financieros afectados son reclasificados a la nueva categoría en el momento en que el cambio en el modelo de negocio ha ocurrido.

La reclasificación de inversiones en instrumentos financieros entre categorías se aplica prospectivamente a partir de la fecha de cambio en el modelo de negocio, sin modificar ninguna utilidad o pérdida reconocida con anterioridad, tales como intereses o pérdidas por deterioro.

Cuando se realice alguna reclasificación conforme a lo antes mencionado, la Compañía deberá informar de este hecho por escrito a la Comisión dentro de los 10 días hábiles siguientes a su determinación, exponiendo detalladamente el cambio en el modelo de negocio que las justifique.

Dicho cambio deberá estar autorizado por el Comité de Riesgos de la Compañía.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía no llevó a cabo transferencias entre categorías.

Un instrumento financiero se mide al costo amortizado si se cumplen las dos condiciones siguientes y no está clasificado como medido a su valor razonable con cambios a través de resultados:

- El instrumento financiero se conserva dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los instrumentos financieros para obtener la recuperación de los flujos de efectivo contractuales; y
- las condiciones contractuales del instrumento financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que están representados únicamente por pagos del principal e intereses sobre el importe del principal pendiente (Sólo Pago del Principal e Intereses, o SPPI por sus siglas).

(Continúa)



Todos los instrumentos financieros no clasificados como medidos al costo amortizado o a valor razonable con cambios en ORI como se describe anteriormente, son medidos a valor razonable con cambios en resultados. Esto incluye todos los instrumentos financieros derivados (ver inciso (e) de esta nota). Instrumentos financieros: Evaluación del modelo de negocio – La Compañía realiza una evaluación del objetivo del modelo de negocio en el que se mantiene un instrumento financiero a nivel del portafolio, ya que esto es lo que mejor refleja la manera en que se administra el negocio y se entrega la información a la Administración. La información considerada incluye lo que se muestra a continuación:

- las políticas y los objetivos señalados para el portafolio y la operación de esas políticas en la práctica. Estas incluyen si la estrategia de la Administración se enfoca en cobrar ingresos por intereses contractuales, mantener un perfil de tasa de interés concreto o coordinar la duración de los instrumentos financieros con la de los pasivos que dichos instrumentos están financiando o las salidas de efectivo esperadas, o realizar flujos de efectivo mediante la venta de los instrumentos;
- cómo se evalúa el rendimiento del portafolio y cómo éste se informa a la Administración de la Compañía;
- los riesgos que afectan al rendimiento del modelo de negocio (y los instrumentos financieros mantenidos en el modelo de negocio) y, en concreto, la forma en que se gestionan dichos riesgos;
- cómo se retribuye a los gestores del negocio (por ejemplo, si la compensación se basa en el valor razonable de los instrumentos gestionados o sobre los flujos de efectivo contractuales obtenidos); y
- la frecuencia, el volumen y la oportunidad de las ventas en periodos anteriores, las razones de esas ventas y las expectativas sobre la actividad de ventas futuras.

Las transferencias de instrumentos financieros a terceros en transacciones que no califican para la baja en cuentas no se consideran ventas para este propósito, de forma consistente con el reconocimiento continuo de los instrumentos por parte de la Compañía.

Los instrumentos financieros que son mantenidos para negociación y cuyo rendimiento es evaluado sobre una base de valor razonable son medidos a valor razonable con cambios en resultados.

Instrumentos financieros:

Evaluación de si los flujos de efectivo contractuales son SPPI – Para propósitos de esta evaluación, el monto del "principal"' se define como el valor razonable del instrumento financiero en el momento del reconocimiento inicial. El "interés" se define como la contraprestación por el valor del dinero en el tiempo y por el riesgo crediticio asociado con el importe principal pendiente, durante un período de tiempo concreto y por otros riesgos y costos básicos de los préstamos (por ejemplo, el riesgo de liquidez y los costos administrativos), así como un margen de utilidad.

Al evaluar si los flujos de efectivo contractuales son SPPI, la Compañía considera los términos contractuales del instrumento. Esto incluye evaluar si un instrumento financiero contiene una condición contractual que pudiera cambiar la oportunidad o importe de los flujos de efectivo contractuales de manera que no cumpliría esta condición.

(Continúa)

Al hacer esta evaluación, la Compañía toma en cuenta:

- eventos contingentes que cambiarían el importe o la oportunidad de los flujos de efectivo;
- términos que pudieran generar apalancamiento;
- términos que hacen referencia al valor del dinero en el tiempo, como por ejemplo ajustar la tasa del cupón, incluyendo las características de tasa variable;
- términos que generen instrumentos derivados implícitos, o cambios en sus términos y condiciones, por indexación a variables ajenas a la naturaleza del contrato;
- características de pago anticipado y prórroga; y
- términos que limitan el derecho de la Compañía a los flujos de efectivo procedentes de instrumentos específicos (por ejemplo, características de "sin recurso").

Una característica de pago anticipado es consistente con el criterio de únicamente pago del principal e intereses si el importe del pago anticipado representa sustancialmente los importes no pagados del principal e intereses sobre el importe principal, que puede incluir compensaciones adicionales razonables para el termino anticipado del contrato. Adicionalmente, en el caso de un instrumento financiero adquirido con un descuento o prima significativo de su importe nominal contractual, una característica que permite o requiere el pago anticipado de un importe que representa sustancialmente el importe nominal contractual más los intereses contractuales devengados (pero no pagados) (que también pueden incluir una compensación adicional razonable por termino anticipado) se trata como consistente con este criterio si el valor razonable de la característica de pago anticipado es insignificante en el reconocimiento inicial.

Instrumentos financieros: Medición posterior y ganancias y pérdidas –

Instrumentos financieros negociables (IFN)	Posteriormente, y en cada fecha de reporte los títulos se valúan a valor razonable proporcionado por un proveedor de precios independiente; los efectos de valuación y los resultados por compraventa se reconocen en los resultados del ejercicio, dentro del rubro "Resultado por intermediación". Cuando los títulos son enajenados, el resultado por compraventa se determina del diferencial entre el precio de compra y el de venta, debiendo reclasificar el resultado por valuación que haya sido previamente reconocido en los resultados del ejercicio, al resultado por compra venta dentro de dicho rubro. Los intereses devengados de los títulos de deuda se determinan conforme al método de interés efectivo y se reconocen en los resultados del ejercicio en el rubro de "Ingresos por intereses". Los dividendos de los instrumentos de patrimonio neto a favor se reconocen en los resultados del ejercicio, en el momento en que se genera el derecho a recibir el pago de los mismos en el rubro de "Ingresos por intereses". No obstante, ver inciso (e) de esta nota en el caso de los derivados designados como instrumentos de cobertura.
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (IFCPI)	Estos instrumentos se miden posteriormente al costo amortizado usando el método del interés efectivo. El costo amortizado se reduce por las pérdidas por deterioro. El ingreso por intereses, las ganancias y pérdidas por conversión de moneda extranjera y el deterioro se reconocen en resultados. Cualquier ganancia o pérdida en la baja en cuentas se reconoce en resultados del ejercicio.

(Continúa)

Instrumentos financieros para cobrar y vender (IFCV)	Estos instrumentos se miden posteriormente a valor razonable. El ingreso por intereses calculado bajo el método de interés efectivo, las ganancias y pérdidas por conversión de moneda extranjera y el deterioro se reconocen en los resultados del ejercicio. Otras ganancias y pérdidas netas se reconocen en otros resultados integrales (VRCORI), el cual se ajusta por el efecto de impuestos diferidos. En el momento de la baja en cuentas, las ganancias y pérdidas acumuladas en otros resultados integrales se reclasifican en resultados. La valuación de los instrumentos de esta categoría designados como partida cubierta por derivados de cobertura a valor razonable, es reconocida en el rubro de "Resultado por intermediación".
Inversiones en acciones a través de ORI	Estos activos se miden posteriormente al valor razonable. Los dividendos se reconocen como ingresos en resultados a menos que el dividendo claramente represente una recuperación de parte del costo de la inversión. Otras ganancias y pérdidas netas se reconocen en otro resultado integral.

iii. Baja en cuentas

La Compañía da de baja en cuentas un instrumento financiero cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del instrumento financiero, o cuando transfiere los derechos a recibir los flujos de efectivo contractuales en una transacción en la que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad del instrumento financiero, o en la cual la Compañía no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios relacionados con la propiedad y no retiene el control sobre los instrumentos financieros.

La Compañía participa en transacciones en las que transfiere los instrumentos reconocidos en su estado de situación financiera, pero retiene todos o sustancialmente todos los riesgos y beneficios de los instrumentos financieros transferidos. En estos casos, los instrumentos financieros transferidos no son dados de baja en cuentas.

iv. Deterioro

La Compañía evalúa desde su reconocimiento inicial las pérdidas crediticias esperadas (PCE) de los IFCV y los IFCPI, las cuales se determinan considerando el nivel de recuperabilidad esperada que corresponda a los distintos IFCV y reconoce el efecto de la pérdida, con base en el costo amortizado de los IFCV y los IFCPI. Dado que el valor razonable del IFCV ya reconoce el deterioro por pérdidas crediticias esperadas, la Compañía no procede a crear una estimación que reduzca el valor razonable del IFCV; por lo tanto, el efecto se reconoce en la utilidad o pérdida neta, afectando el valor del IFCV antes de reconocer el efecto en ORI por valuación a valor razonable. Para los IFCPI, se reconoce la PCE determinada afectando el valor razonable del IFCPI. Lo anterior no afecta a los IFN, pues en éstos no surge la cuestión de cobrabilidad al no existir la intención de cobro y porque el valor de mercado de los mismos capta generalmente los efectos de pérdidas crediticias esperadas de los mismos.

Las PCE son el promedio ponderado por la probabilidad de las pérdidas crediticias y se miden como el valor presente de las insuficiencias de efectivo. Al estimar las PCE, La Compañía considera la información razonable y sustentable que sea relevante y esté disponible sin costos o esfuerzos indebidos. Esto incluye información cuantitativa y cualitativa y análisis, basados en la experiencia histórica de la Compañía y en una evaluación de crédito informada e incluyendo información prospectiva.

(Continúa)

La Compañía vigila que las PCE por el deterioro de los títulos emitidos por una contraparte, guarda consistencia con el deterioro determinado para créditos que se otorguen a la misma contraparte.

En caso de que existan cambios favorables en la calidad crediticia de los IFCV que estén debidamente sustentados con base en eventos posteriores observables, la PCE ya reconocida se revierte en el periodo en que ocurren dichos cambios, contra la utilidad o pérdida neta del periodo, como una reversión de PCE previamente reconocida.

Operaciones fecha valor

Los títulos adquiridos que se pacte liquidar en fecha posterior hasta un plazo máximo de cuatro días hábiles siguientes a la concertación de la operación de compraventa, se reconocen como títulos restringidos, en tanto que, los títulos vendidos se reconocen como títulos por entregar disminuyendo las inversiones en valores. La contraparte deberá ser una cuenta liquidadora, acreedora o deudora, según corresponda. Cuando el monto de títulos por entregar excede el saldo de títulos en posición propia de la misma naturaleza (gubernamentales, bancarios, accionarios y otros títulos de deuda), se presenta en el pasivo dentro del rubro de “Valores asignados por liquidar”.

(e) ***Instrumentos financieros derivados y operaciones de cobertura (IFD)-***

La Compañía clasifica los instrumentos financieros derivados con base a su intencionalidad en las dos categorías que se muestran a continuación:

- Con fines de negociación - Consiste en la posición que asume la Compañía con la intención de obtener ganancias basadas en los cambios en su valor razonable.
- Con fines de cobertura - Consiste en la posición que asume la Compañía con el objeto de compensar o transformar el perfil de uno o varios de los riesgos generados por una partida cubierta.

El reconocimiento en los estados financieros de los activos y/o pasivos provenientes de operaciones con IFD, se realiza en la fecha en que se concreta la operación, independientemente de la fecha de liquidación o entrega del bien.

La Compañía reconoce todos los activos o pasivos financieros resultantes de los derechos y obligaciones establecidos en los contratos de IFD, inicialmente a su valor razonable, el cual, presumiblemente, corresponde al precio de transacción, es decir, el precio de contraprestación recibida o entregada. Los costos de transacción que sean directamente atribuibles a la adquisición de IFD se reconocen directamente en resultados dentro del “Resultado por intermediación”.

Posteriormente, todos los IFD se valúan a su valor razonable, sin deducir los costos de transacción en los que se pudiera incurrir en la venta u otro tipo de disposición, reconociendo dicho efecto de valuación en los resultados del período dentro del rubro “Resultado por intermediación”.

(Continúa)



Los derivados se presentan en el estado de situación financiera en un rubro específico del activo o del pasivo, dependiendo de si su valor razonable corresponde a un saldo deudor o un saldo acreedor, respectivamente. Dichos saldos deudores o acreedores se compensan siempre y cuando cumplan con las reglas de compensación de activos y pasivos financieros transformar el perfil de uno o varios de los riesgos generados por una partida cubierta.

Dichos instrumentos, se reconocen inicial y subsecuentemente a su valor razonable, y su tratamiento contable se describe a continuación:

Operaciones con fines de negociación-

- *Contratos adelantados ("forwards") y futuros:*

  El contrato a futuro opera con términos estandarizados (condiciones generales de contratación), tiene mercado secundario y requiere el establecimiento obligatorio de colaterales en cuentas de aportaciones o de margen de liquidación diaria. El contrato adelantado o "forward" se opera en forma privada (fuera de los mercados organizados de futuros o de opciones). El saldo de dichos IFD representa la diferencia entre el valor razonable del contrato y el precio "forward" estipulado del mismo. Si la diferencia es positiva es plusvalía y se presenta en el activo; si es negativa es minusvalía y se presenta en el pasivo.

- *Swaps:*

  Su saldo representa la diferencia entre el valor razonable de la parte activa y de la parte pasiva.

Operaciones con fines de cobertura-

La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados con el objetivo de manejar adecuadamente los riesgos de tasas de interés y de tipos de cambio inherentes a las operaciones de crédito, depósitos, inversiones en valores y reportos, todas ellas propias de la banca comercial. Los instrumentos más utilizados son swaps de tasas de interés y de monedas, mediante los cuales se transforma instrumentos de tasa flotante a tasa fija y de tasa fija a tasa flotante, o en su caso, se trasforma activos denominados en moneda extranjera a nacional o viceversa. Los derivados pueden ser utilizados para cubrir flujos de caja o valor económico de diferentes activos y pasivos de la Compañía, existiendo políticas de control definidas para la designación y seguimiento continuo de la efectividad de tales coberturas.

Al inicio de las relaciones de cobertura designadas, La Compañía documenta el objetivo y estrategia de gestión de riesgos para llevar a cabo la cobertura. La Compañía también documenta la relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura, fueron formalmente designados a exposiciones alojadas en el estado de situación financiera, incluyendo si se espera que los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta y el instrumento de cobertura se compensen entre sí.

(Continúa)

Los derivados con fines de cobertura, que cumplen con todas las condiciones, se valúan a valor razonable y el efecto se reconoce dependiendo del tipo de cobertura, de acuerdo con lo que se muestra a continuación:

- Coberturas de valor razonable. Cubren la exposición a los cambios en el valor razonable de un activo o pasivo reconocido o de un compromiso en firme no reconocido, o un componente de alguna de las partidas anteriores, o una exposición agregada. La posición primaria cubierta y el instrumento derivado de cobertura se valúan a su valor razonable, registrándose el efecto neto en los resultados del período dentro del rubro de "Resultado por intermediación".

- Coberturas de flujos de efectivo. Cubren la exposición a la variabilidad de flujos de efectivo atribuible a un riesgo particular asociado con un activo o pasivo reconocido, un portafolio o un componente de los mismos, o una o varias transacciones pronosticadas altamente probables o porciones de éstas, o una exposición agregada. Se valúa a valor razonable el instrumento derivado de cobertura y la valuación correspondiente a la parte efectiva de la cobertura, se registra dentro de la cuenta "Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo" en los Otros Resultados Integrales. La parte inefectiva se registra en resultados del período dentro del rubro "Resultado por intermediación".

Una relación de cobertura debe descontinuarse prospectivamente cuando deja de cumplir con los criterios para reconocer una relación de cobertura, esto incluye cuando el instrumento de cobertura se vende, expira, se rescinde o se ejerce, así como después de que se ha considerado o llevado a cabo cualquier reequilibrio en la relación de cobertura y la relación de cobertura resulta ser no efectiva o no cumple con el objetivo de la administración de riesgo de la Compañía.

(f) Cartera de crédito-

Representa el saldo de la disposición total o parcial de las líneas de crédito otorgadas a los acreditados más los intereses devengados no cobrados. La estimación preventiva para riesgos crediticios se presenta deduciendo los saldos de la cartera de crédito.

Las líneas de crédito no dispuestas se registran en cuentas de orden, en el rubro de "Compromisos crediticios".

La Compañía otorga financiamiento a las partes relacionadas que operan en México bajo el control del grupo DTAG.

El otorgamiento de crédito se realiza con base en un análisis de crédito basado en las políticas internas y manuales de operación establecidos por la Compañía.

La cartera de crédito incluye:

1. Cartera de crédito valuada a costo amortizado. El modelo de negocio de esta cartera de crédito consiste en conservarla para cobrar los flujos de efectivo contractuales y los términos del contrato prevén flujos de efectivo en fechas preestablecidas, que corresponden únicamente a pagos de principal e interés sobre el monto del principal pendiente de pago. Se reconoce inicialmente a su valor razonable que corresponde al precio de transacción, es decir al monto neto financiado que resulta de adicionar o restar al monto original de crédito, el seguro que se haya financiado, los costos de transacción, las comisiones, intereses y otras partidas cobradas por anticipado. Para su reconocimiento posterior, la cartera de crédito se valúa a su costo amortizado. El costo amortizado

(Continúa)

corresponde al valor presente de los flujos de efectivo contractuales por cobrar de la cartera de crédito, más los costos de transacción por amortizar, utilizando el método de interés efectivo y restando la estimación preventiva para riesgos crediticios.

2. Cartera de crédito valuada a valor razonable. Corresponde a cartera de crédito de la que su modelo de negocio consiste en cobrar los flujos de efectivos contractuales, o bien obtener una utilidad en su venta cuando sea conveniente. Su reconocimiento inicial y posterior se hace a valor razonable. Los cambios en su valor razonable se reconocen en resultados cuando o en los ORI.

Documentos de cobro inmediato – Los documentos de cobro inmediato a que se refiere el criterio contable B-1 "Efectivo y equivalentes de efectivo", serán reportados como cartera vencida al momento en el cual se presente dicho evento.

Debido a que la función principal de la Compañía es manejo de bienes y recursos monetarios de las partes relacionadas pertenecientes al Grupo Daimler Truck AG que operan en México, no se tienen saldos insolutos vencidos de créditos ya que los cobros se reciben de acuerdo al vencimiento y por lo tanto no se tiene cartera vencida.

Los intereses correspondientes a las operaciones de crédito, se reconocen en resultados conforme se devengan, independientemente de su exigibilidad.

Modelo de negocio de la cartera de crédito

La determinación del modelo de negocio para la cartera de crédito se basa en el historial de cómo la Compañía la administra. La Compañía considera lo siguiente:

a) La forma en cómo se determina e informa el desempeño de la cartera de crédito.
b) Los riesgos que afectan el desempeño del modelo de negocio y de la cartera de crédito y cómo son administrados esos riesgos.
c) Los lineamientos sobre los que se basa la remuneración de la dirección de crédito, si con base en maximizar el valor de la cartera de crédito o en cobrar sus flujos contractuales.

La Compañía considera también la frecuencia, el valor y la oportunidad de las ventas de cartera de crédito en períodos anteriores, las razones de dichas ventas, así como las expectativas sobre la actividad de ventas futuras dentro del contexto y condiciones en que se presentaron, y la influencia que tienen en la forma en que se logra el objetivo de la entidad para administrar o gestionar la cartera de crédito y, específicamente sobre cómo se realizan los flujos de efectivo.

(Continúa)

Trimestralmente la Compañía evalúa las características de sus modelos de negocio para clasificar la cartera de crédito con base en el objetivo del mismo, conforme a sus políticas establecidas.

Renegociaciones

Se consideran renegociaciones a las reestructuras y renovaciones de las operaciones de cartera de crédito, las cuales se describen a continuación:

Reestructuración. Es una renegociación de la que se deriva cualquier modificación a las condiciones originales del crédito, entre las cuales se encuentran:

- cambio de la tasa de interés establecida para el plazo remanente del crédito;
- cambio de moneda o unidad de cuenta (por ejemplo, Veces Salario Mínimo (VSM), Unidad de Medida y Actualización (UMA), o UDI);
- concesión de un plazo de espera respecto del cumplimiento de las obligaciones de pago conforme a los términos originales del crédito;
- prórroga del plazo del crédito;
- modificación al esquema de pagos pactado, o
- ampliación de garantías que amparan el crédito de que se trate.

Renovación. Es una renegociación en la que el saldo de un crédito es liquidado parcial o totalmente por el deudor, sus obligados solidarios u otra persona que por sus nexos patrimoniales constituya riesgos comunes con el deudor, a través del incremento al monto original del crédito, o bien con el producto proveniente de otro crédito contratado con la misma entidad o con un tercero que por sus nexos patrimoniales con esta última constituya riesgos comunes.

No obstante, lo anterior, la Compañía no considera renovado un crédito por las disposiciones que se efectúen durante la vigencia de una línea de crédito preestablecida, siempre y cuando el acreditado haya liquidado la totalidad de los pagos que le sean exigibles conforme a las condiciones originales del crédito.

Por las reestructuras, así como por las renovaciones con las que se liquida parcialmente el crédito original, La Compañía reconoce una utilidad o pérdida por la diferencia entre los flujos de efectivo del nuevo crédito descontados a la tasa de interés efectiva original y el valor en libros del crédito original a la fecha de la renegociación, sin considerar su estimación preventiva para riesgos crediticios.

Para efectos de lo anterior, se considera valor en libros al monto efectivamente al acreditado, ajustado por los intereses devengados, otros conceptos financiados, los cobros de principal e intereses, así como por las quitas y condonaciones, bonificaciones y descuentos que se hayan otorgado, y en su caso los ingresos o gastos financieros por devengar.

Para la determinación de la tasa de interés efectiva del nuevo crédito, consecuencia de la reestructura o la renovación parcial, se toma de base el resultado sumar al monto financiado se le adicionan los costos de transacción incurridos y en su caso las comisiones cobradas en por su originación y el resultado se toma de base para aplicar la tasa de interés efectiva original. Los costos de transacción y comisiones cobradas se reconocen como un cargo o crédito diferido, respectivamente, y se amortizan durante la vida remanente del crédito.

(Continúa)

En el caso de renovaciones totales, la Compañía considera que existe un nuevo crédito, por lo que da de baja el crédito original.

Nivel de riesgo de crédito de la cartera de crédito

La cartera de crédito es evaluada periódicamente a efecto de determinar el riesgo de crédito, el cual representa la pérdida potencial por la falta de pago de un acreditado o contraparte en las operaciones que efectúa la Compañía, incluyendo las garantías reales o personales que les otorguen, así como cualquier otro mecanismo de mitigación utilizado por las entidades. El nivel de riesgo de crédito de la cartera de crédito se clasifica por etapas que son, en orden ascendente en su nivel de riesgo, Etapa 1, Etapa 2 y Etapa 3.

Etapa 1

Se refiere a cartera de crédito cuyo riesgo de crédito no se ha incrementado significativamente desde su reconocimiento inicial hasta la fecha de los estados financieros, es decir que no se encuentra en los supuestos para considerarse en las etapas 2 y 3 que se mencionan posteriormente.

Adicionalmente, en atención a lo establecido en las Disposiciones para la determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios, la Compañía considera los siguientes criterios para definir cuando los créditos se encuentran en Etapa 1:

- En el caso de cartera de crédito comercial, cuando presenta atrasos menores o iguales a 30 días naturales.

Etapa 2

Incluye créditos que han mostrado un incremento significativo de riesgo desde su reconocimiento inicial y hasta la fecha de los estados financieros conforme a los modelos de cálculo de la estimación preventiva para riesgos crediticios.

Adicionalmente, en atención a lo establecido en las Disposiciones para la determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios, la Compañía considera los siguientes criterios para definir cuando los créditos se encuentran en Etapa 2:

- Cartera de crédito comercial, cuando presenta atrasos mayores a 30 días naturales y menores a 90 días naturales.

Los créditos que estando en etapa 2 han liquidado totalmente los saldos exigibles pendientes de pago, o que habiendo sido reestructurados o renovados han cumplido con el pago sostenido, son reclasificados a etapa 1.

Etapa 3

Corresponde a la cartera de crédito con deterioro crediticio originado por la ocurrencia de uno o más eventos, los cuales tienen un impacto significativo sobre los flujos de efectivo futuros de dichos créditos. En específico, se consideran los créditos en esta etapa los que se mencionan en la pagina siguiente.

(Continúa)

1. Aquéllos por los que la Compañía tiene conocimiento de que el acreditado ha sido declarado en concurso mercantil. Sin perjuicio de lo previsto previamente, los créditos que continúan recibiendo pago en términos de lo previsto por la fracción VIII del artículo 43 de la Ley de Concursos Mercantiles ("LCM"), así como los créditos otorgados al amparo del artículo 75 en relación con las fracciones II y III del artículo 224 de la citada Ley, son traspasados a cartera de crédito con riesgo de crédito etapa 3 cuando incurren en los supuestos previstos.

- Pagos periódicos parciales de principal e interés, cuando presentan 90 días naturales o más de vencidos en capital o interés.

2. Créditos distintos a los mencionados en el numeral anterior, cuyas amortizaciones no han sido liquidadas en su totalidad en los términos pactados originalmente, cuando los vencimientos de sus adeudos son como sigue:

- Créditos con pago único de principal e intereses al vencimiento, cuando presentan 30 días naturales o más de vencidos en capital e interés.
- Créditos con pago único de principal al vencimiento y con pagos periódicos de intereses, si presentan 90 días naturales o más de vencidos en interés o 30 días naturales o más de vencidos en capital.
- Pagos periódicos parciales de principal e interés, cuando presentan 90 días naturales o más de vencidos en capital o interés.

3. Documentos de cobro inmediato referidos en la política contable de "Efectivo y equivalentes de efectivo", al momento en que no han sido cobrados.

Adicionalmente, en atención a lo establecido en las Disposiciones para la determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios, la Compañía considera los siguientes criterios para definir cuando los créditos se encuentran en Etapa 3:

- Cartera de crédito comercial, si presenta atrasos mayores o iguales a 90 días naturales o 3 meses calendario.

En el caso de adquisiciones de cartera de crédito, para la determinación de los días naturales de vencimiento, se consideran los incumplimientos que se hayan presentado desde su originación.

Los créditos que estando en etapa 3 han liquidado totalmente los saldos exigibles pendientes de pago, o que habiendo sido reestructurados o renovados han cumplido con el pago sostenido, son reclasificados a etapa 1.

(Continúa)

Efecto de renegociaciones en el nivel de riesgo de crédito.

Los créditos con riesgo de crédito etapa 2 o etapa 3 que se reestructuren o se renueven no se reclasifican a una etapa con menor riesgo de crédito por efecto de su reestructura o renovación, en tanto no exista evidencia de pago sostenido.

Los créditos con pago único de principal al vencimiento, con independencia de que los intereses se paguen periódicamente o al vencimiento, que se reestructuren durante su plazo o se renueven en cualquier momento, son traspasados a la categoría inmediata siguiente con mayor riesgo de crédito, y permanecen en dicha etapa hasta que existe evidencia de pago sostenido.

Las líneas de crédito dispuestas, que se han reestructurado o renovado en cualquier momento, se traspasan a la categoría inmediata siguiente con mayor riesgo de crédito, excepto cuando se cuenta con elementos que justifican la capacidad de pago del acreditado y se ha cumplido lo siguiente:

- se ha liquidado la totalidad de los intereses exigibles, y
- se ha cubierto la totalidad de los pagos a que esté obligado en términos del contrato a la fecha de la reestructuración o renovación.

Tratándose de disposiciones de crédito hechas al amparo de una línea de crédito, cuando se reestructuran o renuevan en forma independiente de dicha línea, son evaluadas de conformidad con las reglas para reestructuraciones y renovaciones aplicables antes descritas, atendiendo a las características y condiciones de la disposición o disposiciones reestructuradas o renovadas.

Si posterior a la evaluación descrita en el párrafo anterior se concluye que una o más disposiciones otorgadas al amparo de una línea de crédito deben traspasarse a la categoría inmediata siguiente con mayor riesgo de crédito por efecto de dicha reestructura o renovación y tales disposiciones, de manera individual o en su conjunto, representan al menos 25% del total del saldo dispuesto de la línea de crédito al a fecha de la reestructura o renovación, el saldo total dispuesto, así como sus disposiciones posteriores, son traspasadas a la categoría inmediata siguiente con mayor riesgo de crédito.

Los créditos con riesgo de crédito en etapa 1 y etapa 2, distintos de créditos referentes a i) créditos con pago único de principal al vencimiento, con independencia que los intereses se paguen periódicamente, ii) líneas de crédito dispuestas, y iii) disposiciones de crédito hechas al amparo de líneas de crédito, que se han reestructurado o renovado de los que no ha transcurrido al menos el 80% del plazo original del crédito, se mantienen en la misma categoría únicamente si cumplen lo siguiente:

- el acreditado ha cubierto la totalidad de los intereses devengados a la fecha de la renovación o reestructuración, y

(Continúa)

— el acreditado ha cubierto el principal del monto original del crédito, que a la fecha de la renovación o reestructuración debió haber sido cubierto.

Sobre el mismo tipo de créditos mencionados en el párrafo anterior, con riesgo de crédito en etapa 1 y etapa 2, pero que han sido reestructurados o renovados durante el transcurso del 20% final del plazo original del crédito, son traspasados a la categoría inmediata siguiente, con mayor riesgo de crédito, excepto si cumplen siguiente:

— se ha liquidado la totalidad de los intereses devengados a la fecha de la renovación o reestructuración
— se ha cubierto el principal del monto original del crédito, que a la fecha de la renovación o reestructuración debió haber sido cubierto, y
— se ha cubierto el 60% del monto original del crédito

Si no se cumplen todas las condiciones descritas en los dos párrafos anteriores, según corresponda, el crédito se traspasa a la categoría inmediata siguiente con mayor riesgo de crédito desde el momento en que se reestructura o renueve y hasta en tanto no exista evidencia de pago sostenido.

Se considera cumplido el requisito de los incisos a) de los dos párrafos anteriores, cuando habiéndose cubierto el interés devengado a la última fecha de corte, el plazo transcurrido entre dicha fecha y la reestructura o renovación no excede el menor entre la mitad del periodo de pago en curso y 90 días.

Los créditos con riesgo de crédito en etapa 1 o etapa 2 que se reestructuren o renueven en más de una ocasión, son traspasados a cartera con riesgo de crédito en etapa 3, excepto cuando la Compañía cuenta con elementos que justifican la capacidad de pago del deudor. En el caso de cartera comercial, tales elementos deberán estar debidamente documentados e integrados al expediente del crédito.

Cuando se consolidan diversos créditos otorgados por la Compañía a un mismo acreditado mediante una reestructura o renovación, se analiza cada uno de los créditos como si se reestructuraran o renovaran por separado y, si se concluye que uno o más de dichos créditos se habría traspasado a cartera con riesgo de crédito en etapa 2 o etapa 3 por la propia reestructura o renovación, el saldo total del crédito consolidado es traspasado a la categoría que correspondería al crédito objeto de consolidación con mayor riesgo de crédito.

Los créditos clasificados en el nivel de riesgo de crédito etapa 2 por efecto de una reestructura son evaluados periódicamente a fin de determinar si existe un incremento en su riesgo que origine que deben ser traspasados a la etapa de riesgo de crédito 3, conforme a lo descrito en el primer párrafo de la subsección “Etapa 3” de esta nota.

(Continúa)

Los créditos no son traspasados a una categoría con mayor riesgo de crédito, por efecto de su reestructuración, si a la fecha de la operación presentan cumplimiento de pago por el monto total exigible de principal e intereses y únicamente modifiquen una o varias de las condiciones originales del crédito mencionados a continuación:

- Garantías: únicamente cuando impliquen la ampliación o sustitución de garantías por otras de mejor calidad.

- Tasa de interés: cuando se mejora al acreditado la tasa de interés pactada.

- Moneda o unidad de cuenta: siempre y cuando se aplique la tasa correspondiente a la nueva moneda o unidad de cuenta.

- Fecha de pago: solo en el caso de que el cambio no implique exceder o modificar la periodicidad de los pagos. En ningún caso el cambio en la fecha de pago permite la omisión de pago en período alguno.

- Ampliación de la línea de crédito: sólo en el caso de créditos de consumo otorgados mediante líneas de crédito revolventes.

Pago sostenido del crédito.

Se considera que existe pago sostenido cuando el acreditado cubre el monto total exigible de principal e intereses sin retraso, conforme a lo siguiente:

a) Cuando se trata de amortizaciones menores o iguales a 60 días, se cubre un mínimo de tres amortizaciones consecutivas del esquema de pagos del crédito.
b) Para créditos con periodos de entre 61 y 90 días naturales, se realiza el pago de dos amortizaciones.
c) En el caso de créditos con amortizaciones que cubran periodos mayores a 90 días naturales, se realiza el pago de una amortización.

Cuando los períodos de amortización pactados en la reestructura o renovación no son homogéneos, se considera el número de períodos que representan el plazo más extenso, conforme a lo descrito previamente.

Para reestructuras en las que se modifica la periodicidad del pago a períodos menores, para la determinación de si existe pago sostenido, se considera el número de amortizaciones que correspondería al esquema original del crédito.

En el caso de los créditos, si dos o más créditos originan el traspaso a cartera con riesgo etapa 2 o etapa 3, para determinar las amortizaciones requeridas para la existencia de pago sostenido, se considera el esquema original de pagos del crédito cuyas amortizaciones equivalgan al plazo más extenso.

(Continúa)

Tratándose de créditos con pago único de principal al vencimiento, con independencia de si el pago de intereses es periódico o al vencimiento, se considera que existe pago sostenido del crédito cuando ocurra alguno de los siguientes supuestos:

- El acreditado ha cubierto al menos el 20% del monto original del crédito al momento de la reestructura o renovación, o bien,
- Se ha cubierto el importe de los intereses devengados conforme al esquema de pagos por reestructuración o renovación correspondientes a un plazo de 90 días y ha transcurrido al menos dicho plazo.

Los créditos que se reestructuran o renuevan en más de una ocasión, que se han pactado con pago único de principal al vencimiento, con independencia de si el pago de intereses es periódico o al vencimiento, acreditarán pago sostenido del crédito cuando:

- El acreditado cubre al menos el 20% del principal pendiente de pago a la fecha de la nueva reestructura o renovación;
- Se ha cubierto el importe de los intereses devengados conforme al nuevo esquema de pagos por reestructuración o renovación correspondientes a un plazo de 90 días y ha transcurrido al menos dicho plazo, y
- La entidad cuenta con elementos que justifiquen la capacidad de pago del deudor. En el caso de créditos comerciales, tales elementos están debidamente documentados e integrados al expediente del crédito.

El pago anticipado de las amortizaciones de créditos reestructurados o renovados, distintos de aquellos con pago único de principal al vencimiento, con independencia de que los intereses se paguen periódicamente o al vencimiento, no se considera pago sostenido. Tal es el caso de las amortizaciones de créditos reestructurados o renovados que se paguen sin haber transcurrido los días naturales equivalentes a los periodos requeridos conforme al primer párrafo de esta subsección.

Los créditos que por efecto de una reestructura o renovación son traspasados a una categoría con mayor riesgo de crédito, en todos los casos permanecen un mínimo de tres meses en dicha hasta acreditar pago sostenido y en consecuencia ser traspasados a la etapa inmediata siguiente con menor riesgo de crédito.

Lo anterior con excepción de los créditos con pago de principal al vencimiento, con independencia de si el pago de intereses es periódico o al vencimiento, en los que se aplica lo descrito previamente para estos casos.

En todo caso, para que la Compañía demuestre que existe pago sostenido, además de asegurase de que el acreditado cumpla con los lineamientos de pago sostenido indicados en los párrafos anteriores, deberá tener a disposición de la Comisión evidencia que justifique que el acreditado cuenta con capacidad de pago en el momento que se lleve a cabo la reestructura o renovación para responder a las nuevas condiciones del crédito. La evidencia mínima que deberá obtener es lo que se señala a continuación:

a) probabilidad de incumplimiento intrínseca del acreditado,
b) las garantías otorgadas al crédito reestructurado o renovado,
c) la prelación de pago frente a otros acreedores y,

(Continúa)

d) la liquidez del acreditado ante la nueva estructura financiera del financiamiento.

Reconocimiento de ingresos, costos y gastos

El interés efectivo determinado mediante la aplicación de la tasa de interés efectiva se reconoce conforme se devenga. El interés efectivo incluye el devengamiento de los intereses de cartera y la amortización de comisiones por el otorgamiento de crédito, ambos presentados en el rubro de "Ingresos por intereses", así como la amortización de los costos de transacción por el otorgamiento de crédito presentada en el rubro de "Gastos por intereses".

Para determinar la tasa de interés efectiva, la Compañía realiza lo siguiente:

1. Determina el monto de los flujos de efectivo futuros estimados a recibir. Consiste en sumar el principal y los intereses que se recibirán conforme al esquema de pagos del crédito, durante el plazo contractual, o en un plazo menor si es que existe una probabilidad de pago antes de la fecha de vencimiento u otra circunstancia que justifique la utilización de un plazo menor, para lo cual la Compañía documenta la evidencia correspondiente.
2. Determinar el interés efectivo. Es el resultado de restar a los flujos de efectivo futuros estimados a recibir, el monto neto financiado.
3. Determinar la tasa de interés efectiva. Representa la relación entre el interés efectivo y el monto neto financiado.

Cuando conforme a los términos del contrato, la tasa de interés se modifica periódicamente, la tasa de interés efectiva calculada al inicio del periodo, es la que se utiliza durante toda la vida del crédito, es decir, no se determina nuevamente para cada periodo.

Existe la presunción de que los flujos de efectivo futuros y la vida esperada del crédito pueden ser confiablemente estimados.

La Compañía considera que los flujos de efectivo futuros y la vida esperada del crédito son confiablemente estimados en la mayoría de las circunstancias, sin embargo, en aquellos casos en que no es posible estimarlos confiablemente, la Compañía utiliza los flujos de efectivo contractuales, documentando las circunstancias y hechos que llevaron a dicha conclusión, lo cual es autorizado por el comité de crédito.

Las comisiones y costos de transacción se amortizan contra los resultados del ejercicio por el período correspondiente al plazo de la línea de crédito asociada. Si la línea de crédito se cancela, el saldo pendiente por amortizar se reconoce totalmente en resultados.

Las comisiones reconocidas con posterioridad al otorgamiento de crédito que se generan como parte del mantenimiento de dichos créditos, así como las que se cobran con motivo de créditos no colocados, se reconocen contra los resultados del ejercicio conforme se devengan.

(g) Estimación preventiva para riesgos crediticios-

La determinación de la estimación preventiva para riesgos crediticios de cada categoría de la cartera de crédito se realiza con base en las metodologías generales establecidas en las Disposiciones por la Comisión, las cuales se basan en el enfoque de Pérdida Esperada, que se determina multiplicando la Probabilidad de Incumplimiento (PI) por el producto de la Severidad de la Pérdida en caso de Incumplimiento (SP) y la Exposición al Incumplimiento (EI).

(Continúa)

Tratándose de líneas de crédito comprometidas no dispuestas, la Compañía reconoce la estimación correspondiente al saldo no dispuesto conforme a las Disposiciones, lo cual también es aplicable a las cartas de crédito que la Compañía ha emitido.

La PI es la probabilidad expresada como porcentaje de que ocurra cualquiera o ambas de las siguientes circunstancias con relación a un deudor específico y determinada conforme a la metodología estándar contenida en las Disposiciones.

- El deudor se encuentra en situación de mora durante 90 días naturales o más respecto a cualquier obligación crediticia frente a la Institución, o bien dicha obligación crediticia cumple con los supuestos para ser clasificada con riesgo de crédito Etapa 3, descritos anteriormente.

- Se considera probable que el deudor no abone la totalidad de sus obligaciones crediticias frente a la Compañía.

La SP en caso de Incumplimiento corresponde a la intensidad de la pérdida en caso de incumplimiento expresada como porcentaje de la EI, una vez tomados en cuenta el valor de las garantías y los costos asociados a los procesos de realización (judiciales, administrativos de cobranza y de escrituración, entre otros); es determinada conforme a la metodología estándar contenida en las Disposiciones.

La EI es la posición esperada, bruta de reservas, de la operación de crédito si se produce el incumplimiento del deudor. La EI no puede ser inferior a la cantidad dispuesta de la operación al momento del cálculo del requerimiento de reservas ni de capital; se determinada conforme a la metodología estándar contenida en las Disposiciones.

En su caso, la Compañía determina o reconoce las estimaciones adicionales ordenadas por la Comisión, las cuales se constituyen para cubrir riesgos que no se encuentran previstos en las diferentes metodologías de calificación de la cartera crediticia, y sobre las que previo a su constitución, la Compañía informa a la Comisión sobre lo siguiente:

- origen de las estimaciones;
- metodología para su determinación;
- monto de estimaciones por constituir, y

Sobre los créditos con riesgo de crédito en Etapa 3, en los que en su reestructuración se acuerda la capitalización de los intereses devengados no cobrados registrados previamente en cuentas de orden, la Compañía reconoce una estimación por el 100% de dichos intereses, la cual cancela cuando existe evidencia de pago sostenido.

(Continúa)

Cartera de crédito comercial

El cálculo de la estimación preventiva para riesgos crediticios de la cartera de crédito comercial se realiza conforme a la metodología general establecida por la Comisión, que considera inicialmente el nivel de riesgo de crédito en el que están clasificados los créditos, así como su clasificación previa en siguientes diferentes grupos, según a quienes se han otorgado:

- Entidades Financieras.
- Personas morales no incluidas en las fracciones anteriores y físicas con actividad empresarial que, a su vez, se divide en los siguientes subgrupos:
  - Con Ingresos Netos o Ventas Netas anuales menores al equivalente en moneda nacional a 14 millones de UDIs.
  - Con Ingresos Netos o Ventas Netas anuales iguales o mayores al equivalente en moneda nacional a 14 millones de UDIs.

Para el cálculo de la PI de los créditos comerciales se realiza de acuerdo con las Disposiciones, conforme a cada uno de los grupos descritos anteriormente, que consiste en evaluar factores cuantitativos y cualitativos del acreditado y asignarles un puntaje crediticio, el cual es totalizado y utilizado para calcular la PI.

Para el cálculo de la SP, si los créditos carecen de cobertura de garantías reales, personales o derivados de crédito, se determina conforme a los meses transcurridos de atraso, dependiendo del grupo al que pertenecen, y considerando si son o no créditos subordinados o sindicados en los que la Compañía es subordinado respecto de otros acreedores; asimismo, se considera la determinación de la SP mediante un cálculo diferenciado para los créditos de acreditados que han sido declarados en concurso mercantil. En caso de que los créditos cuenten con garantías reales, garantías personales, seguros de crédito, y/o derivados de crédito, estos son considerados en la determinación SP con la finalidad de ajustar las reservas preventivas para riesgo de crédito.

La EI, en el caso de líneas crédito no comprometidas que son cancelables incondicionalmente o que permiten la cancelación automática en cualquier momento y sin previo aviso de la Compañía, corresponde al saldo insoluto del crédito. Para líneas de crédito distintas a las mencionadas anteriormente, la determinación de la EI se determina conforme al cálculo establecido en las Disposiciones, que considera la clasificación de los créditos en los grupos mencionados previamente.

(Continúa)

Grado de riesgo de la estimación preventiva para riesgos crediticios

Las reservas preventivas constituidas por la compañía son clasificadas conforme a su grado de riesgo, de acuerdo con la siguiente tabla:

Grado de riesgo	Rangos de porcentajes de reservas preventivas	
A-1	0%	0.90%
A-2	0.91%	1.50%
B-1	1.51%	2.00%
B-2	2.01%	2.50%
B-3	2.51%	5.00%
C-1	5.01%	10.00%
C-2	10.01%	15.50%
D	15.51%	45.00%
E	45.01%	100%

Castigos, eliminaciones y recuperaciones de cartera de crédito

La Compañía tiene políticas de castigos para créditos de consumo y comerciales, de acuerdo con plazos establecidos de 6 meses, respectivamente que determinan la imposibilidad práctica de recuperación. El castigo se reconoce cancelando el saldo del crédito que determine la Administración, contra la estimación preventiva para riesgo crediticios. Cuando el crédito a castigar excede el monto de la estimación, antes de efectuar el castigo, la Compañía reconoce una estimación hasta por el monto de la diferencia.

En todo caso, la Compañía cuenta con evidencia de las gestiones formales de cobro que se han ejercido respecto de estos créditos, así como de los elementos que acreditan la imposibilidad práctica de recuperación del crédito de acuerdo con sus políticas internas establecidas en el manual de crédito.

Cualquier recuperación derivada de créditos previamente es reconocida en los resultados del ejercicio dentro del rubro de “Estimación preventiva para riesgos crediticios”, salvo que las recuperaciones provengan de pagos en especie.

Los costos y gastos incurridos por la recuperación de cartera de crédito deberán reconocerse como un gasto dentro del rubro de “Otros ingresos (egresos) de la operación”.

Quitas, condonaciones, bonificaciones y descuentos sobre la cartera

Las quitas sobre el monto perdonado del pago del crédito en forma parcial o total que la Compañía realice a los acreditados se realizarán cancelando el saldo insoluto del crédito contra la estimación preventiva para riesgos crediticios asociada al crédito y, si esta es menor al monto perdonado, la Compañía previamente constituye estimaciones hasta por el monto de la diferencia.

La cancelación de la estimación preventiva sobre las quitas, condonaciones, bonificaciones y descuentos sobre la cartera es aplicable a los montos perdonados derivado de incrementos en el riesgo crédito, en caso contrario deberán disminuirse de los ingresos que le dieron origen.

(Continúa)

Cancelación de excedentes en la estimación preventiva para riesgos crediticios-

El excedente de la estimación preventiva para riesgos crediticios se deberá cancelar del estado de situación financiera consolidado contra los resultados del ejercicio, afectando el rubro de "Estimación preventiva para riesgos crediticios".

(h) Otras cuentas por cobrar-

Las otras cuentas por cobrar diferentes a la cartera de crédito de la Compañía representan, entre otras, deudores diversos y saldo a favor de impuestos. Por las cuentas por cobrar relativas a deudores identificados cuyos saldos no sean recuperados en un plazo de 90 días naturales (60 días para el caso de deudores no identificados), se crea una estimación por el importe total del adeudo. No se constituye dicha estimación por saldos a favor de impuestos.

(i) Impuestos a la utilidad y participación de los trabajadores en la utilidad (PTU)

El ISR y la PTU causados en el año se determina conforme a las disposiciones fiscales y legales vigentes.

El ISR diferido, se registra de acuerdo con el método de activos y pasivos, que compara los valores contables y fiscales de los mismos. Se reconoce ISR diferido (activo y pasivo) por las consecuencias fiscales futuras atribuibles a las diferencias temporales entre los valores reflejados en los estados de los activos y pasivos existentes y sus bases fiscales relativas, así como por pérdidas fiscales por amortizar y otros créditos fiscales por recuperar. Los activos y pasivos por ISR diferido se calculan utilizando las tasas establecidas en la ley correspondiente, que se aplicarán a la utilidad gravable en los años en que se estima que se revertirán las diferencias temporales.

El efecto de cambios en las tasas fiscales sobre el impuesto a la utilidad diferido se reconoce en los resultados del período en que se aprueban dichos cambios.

El ISR diferido se presenta y clasifica en los resultados del período, excepto aquellos que se originan de una transacción que se reconoce en los "Otros Resultados Integrales" (ORI) o directamente en un rubro de capital contable.

(j) Titulos de crédito emitidos, préstamos interbancarios y de otros organismos

Los pasivos financieros provenientes de la emisión de instrumentos financieros de deuda, se registran al valor de la obligación que representan, con base en los saldos insolutos de la emisión y se presentan en el balance general en el rubro de "Títulos de crédito emitidos". Los intereses se reconocen en resultados conforme se devengan en el rubro de "Gastos por intereses".

Los préstamos deberán reconocerse inicialmente al precio de la transacción, deben sumarse o restarse los costos de transacción, así como otras partidas pagadas por anticipado, tales como comisiones e intereses, la Compañía deberá determinar el valor futuro de los flujos de efectivo estimados que se pagarán por principal e intereses contractuales, durante el plazo remanente del préstamo o en un plazo menor, si es que existe una probabilidad de prepago u otra circunstancia que requiera utilizar un plazo menor.

(Continúa)

La Compañía deberá determinar la tasa de interés efectiva, para el cálculo la Compañía debe estimar los flujos de efectivo esperados considerando todos los términos contractuales del IFP (tales como prepago, extensión, reembolso anticipado y otras opciones similares), adicionalmente, debe evaluar si la tasa de interés efectiva determinada se encuentra dentro del mercado, comparándola con una tasa de interés que considere el valor del dinero en el tiempo y los riesgos inherentes de pago para financiamientos similares, a los que tenga acceso la entidad.

Si la Compañía recibe un préstamo con una tasa de interés contractual que esté sustancialmente fuera de mercado, pero se paga una comisión por adelantado al inicio del crédito al determinar la tasa de interés efectiva con base en los anteriores párrafos, y debe tomarse en cuenta dicha comisión.

De no cumplirse las condiciones antes mencionadas, no se reconoce una provisión.

(k) Acreedores diversos y otras cuentas por pagar

Los acreedores diversos y otras cuentas por pagar incluyen partes relacionadas, otras cuentas por pagar e otros impuestos y derechos por pagar.

Los pasivos de la Compañía se valúan y reconocen en el estado de situación financiera, para tal efecto deberán cumplir con la característica de ser una obligación presente, donde la transferencia de activos o presentación de servicios sea virtualmente ineludible, surja como consecuencia de un evento pasado y su cuantía y vencimiento se encuentran claramente establecidos.

La Compañía reconoce una provisión cuando su cuantía o vencimientos son inciertos y se cumplen las siguientes condiciones: a) existe una obligación presente resultante de un evento pasado a cargo de la entidad, b) es probable que se presente la salida de recursos económicos como medio para liquidar dicha obligación y c) la obligación puede ser estimada razonablemente.

De no cumplirse las condiciones antes mencionadas, no se reconoce una provisión.

(l) Beneficios a los empleados

Beneficios directos a corto plazo

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones y prima vacacional en el periodo de servicio en que es prestado.

Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por dicho servicio.

(Continúa)



Beneficios directos a largo plazo

El personal de la Compañía está cubierto con un plan híbrido, es decir, un plan de beneficios definidos que tiene un componente de contribución definida. La contribución se basa en una aportación por parte de la empresa del 5% del sueldo base del empleado y una aportación del empleado de hasta un 6% donde la empresa iguala dicha aportación del empleado con un tope del 3%, este plan incluso garantiza como beneficio mínimo la indemnización legal (máximo entre 0.30% del sueldo pensionable por cada año de servicio y 3 meses más 20 días por cada año de servicio).

La Compañía tiene un plan de beneficio de seguro de gastos médicos mayores para jubilados, que consiste en la cobertura del 60% del costo total de la póliza anual siempre y cuando el empleado cubra el 40% restante.

Las obligaciones por aportaciones a planes de contribución definida y plan de gastos médicos mayores, se reconocen en resultados a medida en que los servicios relacionados son prestados por los empleados. Las contribuciones pagadas por anticipado se reconocen como un activo en la medida en que el pago por anticipado dé lugar a una reducción en los pagos a efectuar en el futuro o a un reembolso en efectivo.

Derivado de la garantía mínima a que tiene derecho el empleado, los beneficios por terminación por causas distintas a la reestructuración y al retiro, a que tienen derecho los empleados, se reconocen en los resultados de cada ejercicio, con base en cálculos actuariales independientes de conformidad con el método de crédito unitario proyectado, considerando los sueldos proyectados. Al 31 de diciembre de 2023, para efectos del reconocimiento de los beneficios al retiro, la vida laboral promedio remanente de los empleados que tienen derecho a los beneficios del plan es aproximadamente de 15 años.

Las remediciones, que incluyen las ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se reflejan de inmediato en el estado separado de situación financiera como un cargo o un crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el período en el que ocurren. Las remediciones reconocidas en otros resultados integrales se reflejan de inmediato en el patrimonio y no se reclasifican a resultados

Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período de la obligación el activo o pasivo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican como se indica a continuación:

- Costo por servicio (incluido el costo del servicio actual, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).

- Los gastos o ingresos por interés netos.

La Compañía presenta los dos primeros componentes de los costos por el plan como un gasto o un ingreso según la partida.

(Continúa)

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el balance general, representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes de pensiones de la Compañía. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Compañía ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Compañía reconoce los costos de reestructuración relacionados.

(m) Reconocimiento de ingresos

Los intereses generados por los préstamos otorgados, incluyendo los interbancarios pactados a un plazo menor o igual a tres días hábiles, se reconocen en resultados conforme se devengan.

Los intereses devengados sobre cartera en Etapa 3 se reconocen en resultados hasta que se cobran.

Los intereses y comisiones cobradas por anticipado se registran dentro del rubro de "Créditos diferidos y cobros anticipados" y se aplican a resultados conforme se devengan.

Las comisiones cobradas por el otorgamiento inicial de un crédito se registran como un crédito diferido, el cual se amortiza contra los resultados del ejercicio como un ingreso por intereses durante la vida del crédito. Las comisiones por anualidad y renovación de productos de cartera comercial y consumo se difieren en un período de 12 meses, según corresponda, asimismo, los costos o gastos vinculados con el otorgamiento de créditos, se reconocen como un cargo diferido y se difieren durante el mismo plazo en el que se reconozcan los ingresos derivados por las comisiones cobradas por el otorgamiento inicial del crédito; el seguro que en su caso sea financiado forma parte de la cartera de crédito.

Las comisiones cobradas por el otorgamiento de crédito se presentan de manera neta de los costos y gastos asociados, presentándose en el rubro de otros activos, o bien de créditos diferidos y cobros anticipados según corresponda su naturaleza deudora o acreedora.

Las comisiones cobradas por reestructuraciones o renovaciones de créditos se adicionan a las comisiones originadas por el otorgamiento del crédito y se registran como un crédito diferido, el cual se amortiza como un ingreso por intereses bajo el método de línea recta durante el nuevo plazo del crédito. Las demás comisiones se reconocen en el momento en que se generan en el rubro de comisiones y tarifas cobradas.

Los intereses por inversiones en títulos de renta fija se reconocen en resultados conforme se devengan conforme al método de interés efectivo. Los intereses cobrados por operaciones de reporto se reconocen en resultados de acuerdo con el método de interés efectivo, a lo largo del plazo de la operación.

Las comisiones ganadas por operaciones fiduciarias se reconocen en resultados conforme se devengan.

Las comisiones derivadas de los servicios de custodia o administración de bienes se reconocen en los resultados conforme se devengan.

(Continúa)

(n) Margen financiero-

Los ingresos por intereses derivados de la cartera de crédito se reconocen en el estado de resultados conforme se devengan.

Los gastos por intereses derivados de "Títulos de crédito emitidos", así como los derivados de préstamos bancarios y de otros organismos se reconocen en el estado de resultados conforme se devengan.

(o) Concentración de negocio y crédito-

Derivado de que la actividad principal de la Compañía consiste en la obtención y el otorgamiento de financiamientos para las operaciones de las compañías afiliadas de DTAG que operan en México, el 100% de la cartera de crédito y el 98% de sus ingresos se integran de transacciones con partes relacionadas.

(p) Cuentas de orden

En las cuentas de orden se registran activos o compromisos que no forman parte del estado de situación financiera de la Compañía ya que no se adquieren los derechos de estos o dichos compromisos no se reconocen como pasivo de las entidades en tanto dichas eventualidades no se materialicen, respectivamente.

– *Compromisos crediticios:*

El saldo representa el importe de cartas de crédito otorgadas por la Compañía que son consideradas como créditos comerciales irrevocables no dispuestos por los acreditados y líneas de crédito autorizadas no ejercidas.

(q) Contingencias-

Las obligaciones o pérdidas importantes relacionadas con contingencias se reconocen cuando es probable que sus efectos se materialicen y existen elementos razonables para su cuantificación. Si no existen estos elementos razonables, se incluye su revelación en forma cualitativa en las notas a los estados financieros. Los ingresos, utilidades o activos contingentes se reconocen hasta el momento en que existe certeza de su realización.

(4) Posición en moneda extranjera-

Los activos y pasivos monetarios en moneda extranjera, al 31 de diciembre de 2023 y 2022, como se muestra a continuación:

Miles de dólares		**2023**	**2022**
Activos (principalmente efectivo y equivalentes de efectivo y cartera de crédito)	$	315,334	197,997
Pasivos (principalmente títulos de crédito emitidos, préstamos bancarios y de otros organismos)		(315,411)	(193,665)
Posición (pasiva) activa, neta		**(77)**	**4,332**
Posición valorizada, neta	$	**(1,301)**	**83,868**

(Continúa)

El tipo de cambio del peso en relación con el dólar al 31 de diciembre de 2023 y 2022, fue de $16.8935 y 19.3615 pesos y al 23 de abril de 2024, fecha de emisión de los estados financieros fue de $17.1243.

(5) Efectivo y equivalentes de efectivo-

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, el rubro de efectivo y equivalentes de efectivo se integra como se muestra a continuación:

Efectivo y equivalentes de efectivo:		**2023**	**2022**
Depósitos bancarios en moneda nacional	$	390,596	525,886
Efectivo y equivalentes de efectivo en moneda extranjera*		5,033,216	3,825,966
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	**$**	**5,423,812**	**4,351,852**

* Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, el efectivo y equivalentes de efectivo corresponden a depósitos por 297,938 y 197,622 miles de dólares, a plazos de vencimiento de 1 día y con tasas de rendimiento de 5.47% y 4.47% respectivamente.

Los intereses ganados por efectivo y equivalentes de efectivo en moneda extranjera ascendieron a $ 205,340 y $ 59,722, al 31 de diciembre de 2023 y 2022 (ver nota 16).

(6) Inversiones en instrumentos financieros-

Las inversiones en instrumentos financieros corresponden a títulos conservados a vencimiento, al 31 de diciembre de 2023 consiste en un pagaré de $750,000 pesos con un plazo de vencimiento de 5 días, a una tasa de rendimiento de 11.39%. Al 31 de diciembre de 2022 corresponde a un pagaré de $410,000 pesos con un plazo de vencimiento de 10 días, a una tasa de rendimiento de 10.64%.

Los intereses ganados por inversiones en instrumentos financieros ascendieron a $97,112 y $103,758 por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022 respectivamente (ver nota 16).

(7) Instrumentos financieros Derivados

Derivados con fines de cobertura

Al 31 de diciembre 2023 y 2022, las operaciones financieras con fines de cobertura se integran como sigue:

2023

Instrumento	**Operación**	**Valor razonable**		**Nocional**	
		Activo	**Pasivo**	**Activo**	**Pasivo**
Cobertura de valor razonable:					
Interest Rate Swaps (IRS)	$	20,644	(23,335)	2,150,000	(2,360,000)
	$	**20,644**	**(23,335)**	**2,150,000**	**(2,360,000)**

(Continúa)

2022

Instrumento	Operación	Valor razonable		Nocional	
		Activo	**Pasivo**	**Activo**	**Pasivo**
Cobertura de valor razonable:					
Interest Rate Swaps (IRS)	$	40,418	(21,568)	3,950,000	(1,700,000)
IRS		15,987	(3,849)	2,150,000	-
	$	**56,405**	**(25,417)**	**6,100,000**	**(1,700,000)**

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía utiliza swaps de cobertura para cubrir el riesgo de tipos de cambio y de tasas de interés, principalmente para cubrir la cartera de crédito, inversiones disponibles para la venta, pagarés, reportos y bonos.

La cobertura de una posición consiste en llevar a cabo operaciones con instrumentos financieros derivados denominados como instrumentos de cobertura, esto con la finalidad de compensar el riesgo financiero originado por una o varias transacciones asociadas a la posición a ser cubierta.

La relación de cobertura a través del uso de derivados se aplica con forme a la exposición al riesgo que pretende cubrir, es decir ya sea una cobertura de valor razonable o de flujo de efectivo. Los instrumentos derivados utilizados pueden ser swaps de tasa de interés (Interest Rate Swaps) o de divisas (Cross Currency Swaps).

De flujo de efectivo:

Los instrumentos derivados designados como de cobertura de flujos de efectivo son swaps de tasa de interés en los que la Compañía paga una tasa variable (TIIE a 28 días) y recibe una tasa fija. El riesgo a cubrir con esta cobertura es la variabilidad en los flujos de efectivo relacionados con los cambios en la valuación periódica de los títulos de credito emitidos y préstamos bancarios (ver notas 10 y 11).

El efecto por la valuación correspondiente a la porción efectiva de la cobertura, neto de impuestos a la utilidad diferidos al 31 de diciembre de 2023 y 2022, ascendió a $7,311 y $47,596, respectivamente, y se presenta dentro del capital contable (nota 13).

(Continúa)

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 las características de los instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo y la posición cubierta se detallan a continuación:

Descripción de la cobertura	Naturaleza del riesgo cubierto	Instrumento(s) designado(s) como cobertura	Valor razonable 2023	Gastos por intereses 2023	Utilidad integral del ejercicio 2023	Reclasificación de la utilidad integral a resultado del ejercicio 2023	Rubro del estado de resultados afectado	Partida cubierta	Inefectividad reconocida en resultados 2023
Cobertura de créditos de tasa variable a tasas fija en moneda nacional	Tasas variables de instrumentos financieros	IRS: Paga variable y recibe fija	$ (23,335)	71,076	(12,382)	-	Gastos por intereses	Créditos bancarios	-

Descripción de la cobertura	Naturaleza del riesgo cubierto	Instrumento(s) designado(s) como cobertura	Valor razonable 2022	Gastos por intereses 2022	Utilidad integral del ejercicio 2022	Reclasificación de la utilidad integral a resultado del ejercicio 2022	Rubro del estado de resultados afectado	Partida cubierta	Inefectividad reconocida en resultados 2022
Cobertura de créditos de tasa variable a tasas fija en moneda nacional	Tasas variables de instrumentos financieros	IRS: Paga variable y recibe fija	$ (25,417)	45,282	(15,367)	-	Gastos por intereses	Créditos bancarios	-

(Continúa)

Cobertura de valor razonable

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 las características de los instrumentos financieros derivados de cobertura de valor razonable y la posición cubierta se detallan a continuación:

Descripción de la cobertura	Naturaleza de los riesgos cubiertos	Instrumentos designados como cobertura		Valor razonable 2023	Ganancias y pérdidas del instrumento de cobertura 2023	Ganancias y pérdidas de la partida cubierta 2023	Partida cubierta
Cobertura de tasa fija de créditos en moneda nacional para cambiar a flotante	Riesgo de tasa fija de banco	IRS: Paga interés fijo y recibe variable	$	20,644	(20,847)	20,847	Crédito vigente de banco

Descripción de la cobertura	Naturaleza de los riesgos cubiertos	Instrumentos designados como cobertura		Valor razonable 2022	Ganancias y pérdidas del instrumento de cobertura 2022	Ganancias y pérdidas de la partida cubierta 2022	Partida cubierta
Cobertura de tasa fija de créditos en moneda nacional para cambiar a flotante	Riesgo de tasa fija de banco	IRS: Paga interés fijo y recibe variable	$	56,405	40,788	(40,788)	Crédito vigente de banco

(Continúa)

(8) Cartera de crédito-

(a) Políticas y procedimientos de crédito-

El principal objetivo de la actividad de la Compañía es mantener la solvencia y la flexibilidad financiera de las entidades del Grupo Daimler Truck en México apoyando la estrategia del grupo y los negocios operativos del Grupo Daimler Truck en cualquier momento.

De acuerdo con las directrices financieras globales establecidos, el Grupo Daimler Truck aplica un enfoque de financiamiento centralizado la cual prevé enfocarse en el financiamiento local.

La Compañia se encarga de la administración centralizada de la liquidez, teniendo que garantizar el fondeo necesario entre las entidades Daimler en México.

Debiendo asegurar en el otorgamiento del fondeo lo siguiente:

- "Liquidity Matched" Coincidencia entre los plazos de los pasivos con los "run-off" de los activos o las necesidades de financiamiento.
- "Interest Rate Matched" Las empresas del grupo deben tener posiciones de riesgo de tasa de interés similares.
- "Currency Matched" Las medidas de fondeo no pueden incrementar el riesgo cambiario.
- "Country Matched" Las operaciones de fondeo se harán en el moneda local original de una empresa del grupo.

(b) Modelo de negocio de la cartera de crédito

La cartera de crédito es valuada a costo amortizado debido a que el modelo de negocio de la Compañía es la recuperación a través de la cobranza de los flujos de efectivo conforme a los términos y condiciones establecidos en los contratos.

(c) integración y análisis de la cartera de crédito -

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la cartera de crédito vigente, se integra como se indica a continuación:

		2023		
		Moneda nacional	**Moneda extranjera**	**Total**
Etapa 1				
Créditos comerciales				
Entidades financieras	$	33,630,292	128,391	33,758,683
Total de cartera en etapa 1	**$**	**33,630,292**	**128,391**	**33,758,683**

(Continúa)

		2022		
		Moneda nacional	**Moneda extranjera**	**Total**
Etapa 1				
Créditos comerciales				
Entidades financieras	$	28,666,848	9,680	28,676,528
Total de cartera en etapa 1	**$**	**28,666,848**	**9,680**	**28,676,528**

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 las tasas promedio anuales de rendimiento de las carteras de crédito en pesos y dólares fueron de 11.25% y 6.16%, y 9.44% y 3.25%, respectivamente.

Los saldos por cobrar a partes relacionadas que integran la cartera de crédito al 31 de diciembre de 2023 y 2022, se integran como se muestra en la tabla siguiente:

Cuentas por cobrar:		**2023**	**2022**
Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. (1)	$	19,592,045	19,180,430
Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM, E. N. R. (2)		14,166,638	9,496,098
	$	**33,758,683**	**28,676,528**

(1) Al 31 de diciembre del 2023 el saldo por cobrar corresponde principalmente a préstamos en pesos por un valor total de $19,287,987 con vencimientos en diciembre de 2025, a tasas de interés de entre el 5.22% y el 12.504%; así como prestamos en dólares con un valor total de 2,600 USD con vencimientos en enero de 2024, a tasas de interés de entre el 6.18%.

Al 31 de diciembre 2022 corresponde principalmente a préstamos en pesos por un valor total de $19,054,388 con vencimientos en diciembre de 2024, a tasas de interés de entre el 5.22% y el 14.41%; así como préstamos en dólares con un valor total de 500 USD con vencimientos en enero de 2023, a tasas de interés de entre el 3.25% y 3.28%.

(2) Al 31 de diciembre del 2023 el saldo por cobrar corresponde principalmente a préstamos en pesos con un valor total de $13,770,000 con vencimientos en diciembre de 2025, a tasas de interés de entre el 8.16% y 12.504%; así como prestamos en dólares con un valor total de 5,000 USD con vencimientos en enero de 2024, a tasas de interés de entre el 6.15%.

Al 31 de diciembre de 2022 corresponde principalmente a préstamos en pesos con un valor total de $9,220,000 con vencimientos en diciembre de 2024, a tasas de interés de entre el 4.87% y 11.54%.

El ingreso por intereses correspondiente a la cartera de crédito por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, ascienden a $3,135,210 y $1,977,524, los cuales están registrados en el rubro de “Ingreso por intereses” (nota 16).

(d) Estimación preventiva para riesgos crediticios

Como se explica en la nota 3(g), la Compañía constituye reservas preventivas para cubrir los riesgos asociados con la recuperación de la cartera de crédito y otros compromisos crediticios, tales como

los montos por apertura de créditos irrevocables y cartas de crédito que se registran en cuentas de orden. Los resultados sobre la cartera evaluada al 31 de diciembre de 2023 y 2022, se analizan a continuación:

Como resultado de la aplicación de las metodologías de calificación, la PI y SP, obtenidas como promedio ponderado (no auditado), y la EI de cada categoría al 31 de diciembre de 2023 y 2022, son las que se muestran a continuación:

			2023
Categoría	**PI**	**SP**	**EI**
Créditos comerciales	2.41%	45%	$8,439,890

			2022
Categoría	**PI**	**SP**	**EI**
Créditos comerciales	18.39%	45%	$10,718,267

La integración de la cartera de crédito comercial evaluada y las reservas preventivas para riesgos crediticios derivada de la calificación, clasificada por grado de riesgo al 31 de diciembre de 2023 y 2022, se presenta a continuación:

		Cartera evaluada	**Estimación preventiva para riesgos crediticios**
Grado de riesgo de cartera evaluada		**31 diciembre de 2023**	**31 diciembre de 2023**
A-2	$	33,758,683	375,435
Total de la cartera evaluada*	$	**33,758,683**	**375,435**

		Cartera evaluada	**Estimación preventiva para riesgos crediticios**
Grado de riesgo de cartera evaluada		**31 diciembre de 2022**	**31 diciembre de 2022**
A-1	$	19,180,430	129,433
C-1		9,496,098	890,748
Total de la cartera evaluada*	$	**28,676,528**	**1,020,181**

Los movimientos de la estimación preventiva para riesgos crediticios por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, se analizan a continuación:

Etapa 1		**2023**	**2022**
Saldo al 1 de enero	$	1,020,181	1,152,602
Liberación de estimaciones:			
Reconocidos en resultados, neto		(644,746)	(132,421)
Saldo al 31 de diciembre	**$**	**375,435**	**1,020,181**

(Continúa)

(9) Pagos anticipados y otros activos -

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, los cargos diferidos, pagos anticipados e intangibles se integran de gastos de colocación de deuda por amortizar por $ 3,540 y $1,101, respectivamente (nota 10).

(10) Títulos de crédito emitidos-

Con fecha 19 de mayo de 2023 mediante oficio No. 153/ 5148/2023, la Comisión autorizó a la Compañía un programa de colocación de Certificados Bursátiles de corto y largo plazo con carácter revolvente por un monto de hasta $30,000,000 o su equivalente en UDIs o en dólares. Desde el 6 de septiembre de 2009, Mercedez-Benz Group AG (antes Daimler AG) ha otorgado garantía irrevocable a los tenedores de Certificados Bursátiles emitidos por DM y desde noviembre de 2011 también ha otorgado una garantía irrevocable a favor de entidades de crédito respecto a las obligaciones financieras bancarias contratadas por DM. A partir de 9 de diciembre de 2021 Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG han otorgado una garantía irrevocable a favor de entidades de crédito respecto a las obligaciones financieras bancarias contratadas por DM, no existiendo garantías adicionales derivadas de los préstamos obtenidos con instituciones bancarias.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía tenía suscritos los siguientes Certificados Bursátiles de corto y largo plazo, como se muestra a continuación:

		2023	2022
Corto plazo			
Al cierre del 31 de diciembre del 2022 la deuda circulante de Certificados Bursátiles en pesos, que devenga intereses a tasas fijas de hasta 8.89%, con vencimientos hasta mayo 2023.	$	-	3,700,000
Largo plazo			
Al cierre del 31 de diciembre del 2023 la deuda no circulante de Certificados Bursátiles en pesos, que devenga intereses a tasa flotante de hasta 0.4703%, con vencimientos hasta diciembre 2025.	$	2,360,000	-
Total de Certificados Bursátiles		2,360,000	3,700,000
Intereses devengados por pagar		21,176	65,418
Total de títulos de crédito emitidos	**$**	**2,381,176**	**3,765,418**

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, los vencimientos anuales de Certificados Bursátiles son como sigue:

2023		
		Importe
2025		2,381,176
	$	**2,381,176**

2022		
		Importe
2023		3,765,418
	$	**3,765,418**

(Continúa)

Las emisiones de deuda de Certificados Bursátiles de corto plazo fueron colocadas por debajo de su valor nominal y los intereses fueron pagados por anticipado. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, el descuento asciende a $3,540 y $1,101, y se encuentra registrado en el rubro de "Cargos diferidos, pagos anticipados e intangibles" (nota 9). Dicho descuento se amortiza durante la vigencia de la emisión utilizando el método de interés efectivo.

Las emisiones de deuda de Certificados Bursátiles de largo plazo, fueron colocadas a su valor nominal e incluyen las comisiones del intermediario bursátil.

Los intereses que devengan los Certificados Bursátiles de largo plazo se liquidan conforme al calendario que se indica en cada emisión, regularmente cada 28 días; en caso de que el día de liquidación fuera inhábil, el interés se paga al siguiente día hábil, durante la vigencia de la emisión.

El gasto por interés correspondiente a los Certificados Bursátiles por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, ascienden a $49,449 y $257,119, respectivamente, los cuales están registrados en el rubro de "Gastos por intereses" (nota 16).

Al 31 de diciembre de 2023, la Compañía presenta las calificaciones de las agencias calificadoras como sigue en relación con las emisiones de Certificados Bursátiles:

	Moody's		**Standard & Poors**	
	Corto Plazo	**Largo Plazo**	**Corto Plazo**	**Largo Plazo**
Escala nacional	A-1.m	AAA	mxA-1+	mxAAA

(11) Préstamos interbancarios y de otros organismos-

Como se menciona en la nota 1, a partir de noviembre 2021, entró en vigor la garantía de DTAG y Daimler Truck Holding AG que otorgan una garantía irrevocable a favor de entidades de crédito respecto a las obligaciones financieras bancarias contratadas por la Compañía, no existiendo garantías adicionales derivadas de los préstamos obtenidos con instituciones bancarias.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, los préstamos de bancos y de otros organismos a corto y largo plazo, se integran como se muestra a continuación:

		2023		
Préstamos bancarios y de otros organismos		**Corto plazo**	**Largo plazo**	**Total**
Préstamos bancarios	$	18,050,000	6,400,000	24,450,000
Intereses devengados de préstamos bancarios		115,463	-	115,463
Préstamos con partes relacionadas		5,945,055	-	5,945,055
	$	**24,110,518**	**6,400,000**	**30,510,518**

		2022		
Préstamos bancarios y de otros organismos		**Corto plazo**	**Largo plazo**	**Total**
Préstamos bancarios	$	10,100,000	8,400,000	18,500,000
Intereses devengados de préstamos bancarios		77,541	-	77,541
Préstamos con partes relacionadas		4,770,700	-	4,770,700
	$	**14,948,241**	**8,400,000**	**23,348,241**

(Continúa)

Los préstamos a corto y largo plazo con bancos al 31 de diciembre de 2023 y 2022, se detallan a continuación:

		2023	2022
Corto plazo			
Al 31 de diciembre del 2023 la deuda circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas y flotantes anuales de hasta 12.404% y de TIIE1M+ 0.58 pbs, con vencimientos hasta diciembre de 2024.	$	18,050,000	-
Al 31 de diciembre del 2022 la deuda circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas y flotantes anuales de hasta 14.26% y de TIIE1M+0.75 pbs, con vencimientos hasta Diciembre de 2023.		-	10,100,000
Largo plazo			
Al 31 de diciembre del 2023 la deuda no circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas de hasta 12.15% con vencimientos posteriores a diciembre de 2024.		6,400,000	-
Al 31 de diciembre del 2022 la deuda no circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas de hasta 11.22% y flotantes de TIIE1M+0.58 con vencimientos posteriores a diciembre de 2023.		-	8,400,000
Intereses devengados por pagar		115,463	77,541
Total deuda		24,565,463	18,577,541
Menos vencimientos circulantes		18,165,463	10,177,541
Deudas a largo plazo	**$**	**6,400,000**	**8,400,000**

(Continúa)

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, los vencimientos anuales de los préstamos bancarios a corto y largo plazo son como se muestra a continuación:

	2023
	Importe
2024	$ 18,165,463
2025	6,400,000
	$ 24,565,463

	2022
	Importe
2023	$ 10,177,541
2024	8,400,000
	$ 18,577,541

El gasto por interés correspondiente a los préstamos bancarios por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, asciende a $2,375,981 y $1,082,344, respectivamente, los cuales están registrados en el rubro de “Gastos por intereses” (ver nota 16).

Los saldos a corto plazo con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2023 y 2022, se detallan a continuación:

		2023	2022
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R. L. de C. V. (1)	$	5,540,955	4,040,987
Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C. V. (2)		249,582	196,060
Daimler Manufactura, S. A. de C. V. (3)		154,469	236,452
Daimler Financial Services, S. A. de C. V. SOFOM E.N.R. (4)		49	6,848
Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. (5)		-	290,353
Total de cuentas por pagar a partes relacionadas	$	**5,945,055**	**4,770,700**

Los excedentes de efectivo que las partes relacionadas invierten en la Compañía de forma diaria, se denominan como “cash pooling”.

(1) Al 31 de diciembre del 2023 el saldo por pagar con Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V., corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $ 263,130 con vencimiento en enero de 2024 a una tasa de interés de 9.07%, así como a una inversión en dólares con un valor total de 312,417 USD con vencimiento en enero de 2024 a una tasa de interés de 8.41%.

Al 31 de diciembre de 2022, corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $343,985 con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 8.41%, así como a una inversión en dólares con un valor total de 190,946 USD con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 2.81%.

(2) Al 31 de diciembre del 2023 el saldo por pagar con Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C. V., corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $249,582 con vencimiento en enero de 2024 a una tasa de interés de 9.07%.

(Continúa)

Al 31 de diciembre de 2022, corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $196,060 con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 8.41%.

(3) Al 31 de diciembre del 2023 el saldo por pagar con Daimler Manufactura, S. A. de C. V., corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $103,943 con vencimiento en enero de 2024 a una tasa de interés de 9.07%, así como a una inversión en dólares con un valor total de $ 2,991 con vencimiento en enero de 2024 a una tasa de interés de 8.41%.

Al 31 de diciembre de 2022, corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $190,657 con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 8.41%, así como a una inversión en dólares con un valor total de $2,365 con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 2.81%.

(4) Al 31 de diciembre de 2023 el saldo por pagar con Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM E.N.R, corresponde a una inversión en dólares con un valor total de 3 USD con vencimiento en enero de 2024 a una tasa de interés de 8.41%.

Al 31 de diciembre de 2022, corresponde a una inversión en dólares con un valor total de $353 con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 5.13%.

(5) Al 31 de diciembre de 2022 el saldo por pagar con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C.V., corresponde al “cash pooling” en moneda nacional con un valor de $290,353 con vencimiento en enero de 2023 a una tasa de interés de 2.81%.

El gasto por interés correspondiente a los préstamos con partes relacionadas por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022 asciende a $319,371 y $122,123, respectivamente los cuales están registrados en el rubro de “Gastos por intereses” (ver nota 16).

(12) Impuesto a la utilidad (Impuesto Sobre la Renta)

La Ley de Impuesto Sobre la Renta (ISR) establece una tasa del 30% para 2023 y años posteriores.

El gasto (ingreso) por impuesto a la utilidad por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, se integra como se muestra a continuación:

		2023	2022
Impuesto a la utilidad sobre base fiscal	$	102,987	-
Impuesto a la utilidad diferido		195,843	34,023
	$	**298,830**	**34,023**

El gasto de impuestos atribuible a la utilidad antes de impuestos a la utilidad, fue diferente del que resultaría de aplicar la tasa de 30% de ISR a la utilidad antes de impuestos a la utilidad como resultado de las partidas que se mencionan en la siguiente hoja.

(Continúa)

Conciliación entre el gasto esperado y el gasto real por impuestos a la utilidad		**2023**	**2022**
Gasto esperado por impuesto a la utilidad	$	418,120	230,680
Gastos no deducibles		568	407
Prestaciones exentas para los trabajadores no deducibles		227	260
Efectos de inflación, neto		(93,075)	(208,974)
Otros		(27,010)	11,650
	$	298,830	34,023

Los efectos de impuestos de las diferencias temporales que originan porciones significativas de los activos y pasivos de impuestos diferidos al 31 de diciembre de 2023 y 2022, se detallan a continuación:

Diferencias temporales		**2023**	**2022**
Reservas para pérdidas crediticias	$	112,631	306,054
Otras provisiones		4,878	1,970
Instrumentos financieros derivados		807	-
Activos por impuestos diferidos		**118,316**	**308,024**
Pagos anticipados		-	330
Instrumentos financieros derivados, neto		-	9,296
Otros		-	1,880
Pasivos por impuestos diferidos brutos		**-**	**11,506**
Total Activo por impuestos diferidos	**$**	**118,316**	**296,518**

Los activos por impuestos diferidos se compensan si los activos y pasivos por impuestos diferidos se relacionan con el impuesto a la utilidad gravado por la misma autoridad fiscal y en caso de que exista el derecho a compensar los activos por impuestos diferidos corrientes con los pasivos por impuestos diferidos corrientes. En el balance general, los activos y pasivos por impuestos diferidos no se dividen en corrientes y no corrientes.

Incluyendo las partidas reconocidas en otras utilidades/pérdidas integrales, el gasto por impuesto diferido se conforman como se muestra a continuación:

Gasto fiscal total		**2023**	**2022**
Saldo inicial de activo por impuesto diferido	$	296,518	342,527
Ingreso en el estado de resultados		(195,843)	(34,023)
Gasto (ingreso) por impuesto diferido en pérdidas actuariales no realizadas		376	(451)
Gasto (ingreso) por impuesto diferido por utilidades/pérdidas no realizadas por instrumentos financieros derivados		17,265	(11,535)
Saldo final activo por impuesto diferido	$	**118,316**	**296,518**

(Continúa)

La realización final de los activos diferidos depende de la generación de utilidad gravable en los períodos en que son deducibles las diferencias temporales. Al llevar a cabo esta evaluación, la Administración considera la reversión esperada de los pasivos diferidos, las utilidades gravables proyectadas y las estrategias de planeación.

Al 31 de diciembre de 2023, no existen pérdidas fiscales por amortizar.

Al 31 de diciembre de 2022, la pérdida fiscal pendiente por amortizar actualizada ascendía a la cantidad de $160,997.

(13) Capital contable-

a) Estructura del capital social-

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, el capital social está integrado por 674,960,867 acciones ordinarias nominativas, con valor nominal de un peso cada una, divididas en tres series: 51,000 de la serie “A”, que corresponde a la porción fija y 284,655,333 y 390,254,534 de las series “B” y “C”, que corresponden a la porción variable, que es ilimitada.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, el capital social histórico de la Compañía asciende a $674,960.

b) Restricciones del capital contable-

De conformidad con la LGSM, la utilidad neta del ejercicio está sujeta a la separación de un 10%, para constituir la reserva legal, hasta que ésta alcance la quinta parte del capital social. La reserva legal al 31 de diciembre de 2023 y 2022, asciende a $190,482, respectivamente, cifra que ha alcanzado el mínimo requerido.

Los reembolsos de capital social y las distribuciones de utilidades retenidas y otras cuentas del capital contable de los accionistas por las que ya se hubiera cubierto ISR, pueden hacerse sin gravamen alguno. Otros reembolsos y distribuciones en exceso de los montos determinados para propósitos fiscales están sujetos al ISR.

c) Utilidad integral-

La utilidad integral que se presenta en los estados de variaciones en el capital contable, por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, representa el resultado de la actividad total de la Compañía durante el año, el cual se muestra a continuación:

Utilidad integral		**2023**	**2022**
Resultado neto	$	1,094,904	734,911
Resultado por pérdidas (ganancias) actuariales por beneficios a empleados, neto		(1,988)	2,386
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto		(40,285)	26,915
Total utilidad integral	$	**1,052,631**	**764,212**

(Continúa)

Los movimientos del resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, son como se muestra como sigue:

Ejercicio 2023		**Antes de impuestos**	**Impuestos**	**Neto de impuestos**
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	$	(57,550)	17,265	(40,285)

Ejercicio 2022		**Antes de impuestos**	**Impuestos**	**Neto de impuestos**
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	$	38,450	(11,535)	26,915

d) Dividendos-

Al 31 de diciembre de 2023 la compañía no decretó dividendos.

El 14 de septiembre de 2022, la Asamblea General Ordinaria de Accionistas acordó decretar dividendos provenientes de utilidades retenidas por la cantidad de $3,400,850 mismos que fueron pagados en efectivo en dólares canadienses.

(14) Acreedores diversos y otras cuentas por pagar -

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 los acreedores diversos y otras cuentas por pagar se integran como se muestra a continuación:

Acreedores diversos y otras cuentas por pagar		**2023**	**2022**
Impuesto al Valor Agregado por pagar	$	112,968	65,943
Partes relacionadas		17,190	6,560
Otros		1,490	1,270
Total de acreedores y otras cuentas por pagar	$	**131,648**	**73,773**

(15) Beneficio a los empleados-

En la siguiente tabla se muestra la integración de las provisiones para planes de pensiones y obligaciones similares al 31 de diciembre de 2023 y 2022.

	2023	**2022**
Provisión para pensiones	$6,440	4,943
Seguro de gastos médicos	623	1,424
Provisión prima de antigüedad	3,408	508
	10,471	**6,875**

(Continúa)

Como se menciona en la nota 3(l) la Compañía tiene un plan de pensiones híbrido con componente de contribución definida que cubre a todo su personal y que incluye una garantía mínima que se basa en los años de servicio y en el monto de la compensación de los empleados. Además, la Compañía tiene un plan de prima de antigüedad que cubre a todo su personal de tiempo completo. Los beneficios se basan en los años de servicios y en el último sueldo percibido por el participante al momento de su separación de la empresa.

Estado del financiamiento. A continuación, se presenta información sobre el desempeño del estado de financiamiento de los planes de pensiones y obligaciones similares al 31 de diciembre de 2023 y 2022.

	2023	2022
Valor presente de las obligaciones por beneficios definidos	10,471	6,875
Menos: valor razonable de los activos del plan	-	-
Estado del financiamiento	10,471	6,875

Valor presente de las obligaciones por beneficios definidos y el valor razonable de los activos del plan.

El desempeño de estas cifras en los periodos de reporte se muestra a continuación:

		2023	2022
Valor presente de las obligaciones al 1 de enero	$	6,875	11,712
Remediaciones		2,364	(3,453)
Costo de intereses		671	1,064
Costo del servicio actual		569	1,000
Pagos con cargo a la reserva		(8)	(1,905)
Costo de servicios pasados		-	991
Remediaciones pasadas		-	616
Traspasos		-	(3,150)
Obligación por beneficios definidos, neta	**$**	**10,471**	**6,875**

Remediaciones reconocidas en la cuenta de Otros resultados integrales

		2023	2022
Monto acumulado al 1 de enero	$	-	616
Reconocidas en el ejercicio		2,364	(3,453)
Monto acumulado al 31 de diciembre	**$**	**2,364**	**(2,837)**

Los costos netos del periodo se registran en su totalidad en el costo de los servicios dentro del rubro de “Sueldos y beneficios”.

Existen pérdidas actuariales no realizadas por pasivos laborales derivadas de efectos de modificaciones en supuestos actuariales, las cuales, de conformidad con las NIF aplicables, se llevaron directamente al capital contable, al 31 de diciembre de 2023 y 2022 no existieron modificaciones actuariales que registrar.

(Continúa)

La siguiente tabla muestra los factores más significativos utilizados para determinar las obligaciones por beneficios por pensiones:

	2023	2022
Tasas de descuento	10.25%	10.25%
Rendimiento esperado de los activos del plan	10.25%	10.25%
Incremento estimado en las remuneraciones	5.15%	5.00%
Inflación de largo plazo	5.79%	4.00%

Las tasas de descuento de los planes de pensión se determinan anualmente al 31 de diciembre, con base en los bonos gubernamentales de bajo riesgo con los mismos vencimientos y valores que los de los pagos por pensiones.

Riesgo de planes de beneficios definidos por pensiones. Los requerimientos generales con respecto a los modelos de beneficios por retiro se basan en la política de pensiones que tiene validez en el Grupo Daimler Truck a nivel mundial. En consecuencia, los beneficios comprometidos tienen por objetivo contribuir a la seguridad financiera adicional durante la jubilación, y en el caso de muerte o invalidez para ser capaz de ser planificada y realizada por las empresas respectivas del Grupo y tener una estructura de bajo riesgo. Además, existe un comité que aprueba los nuevos planes de pensiones y las modificaciones a los planes de pensiones existentes, así como las directrices relativas a las prestaciones de jubilación del Grupo.

Las obligaciones por planes de beneficios definidos por pensiones y los activos de planes de pensiones pueden estar sujetas a fluctuaciones durante el tiempo. Esto puede causar que los fondos para afrontar dichas obligaciones sean afectados positiva o negativamente. Las fluctuaciones por obligaciones por planes de beneficios definidos por pensiones, en caso particular de la Compañía, resultan de cambios en supuestos financieros como tasas de descuento e incrementos en el costo de la vida, así como también de cambios en supuesto demográficos como ajustes en la expectativa de vida.

El valor razonable de los activos del plan de pensiones es predominantemente determinado por la situación de los mercados de capitales. Desempeños desfavorables, especialmente en los precios del capital e instrumentos de renta fija, pueden reducir ese valor razonable. La amplia diversificación de las inversiones, así como la selección de las administradoras de los fondos utilizadas mediante análisis cuantitativos y cualitativos así como en el continuo monitoreo de su desempeño y riesgos ayuda a reducir los riesgos de inversión.

Análisis de sensibilidad. Un incremento o decremento en alguna base de valuación podría afectar el valor presente de las obligaciones por pensiones tal como se muestra en la tabla a continuación:

Valor presente de las obligaciones

		2023	2022
Incremento análisis de sensibilidad por tasas de descuento 0.25	$	10,280	6,780
Decremento análisis de sensibilidad por tasas de descuento 0.25		10,614	6,972

Los cálculos realizados por los actuarios fueron realizados de manera aislada de los parámetros de evaluación que se consideran importantes.

(Continúa)

(16) Información adicional sobre resultados e indicadores financieros.

a) Información sobre la entidad- (no auditados)

	2023	2022
Eficiencia operativa (gastos de administración y promoción/activo total)	0.15%	0.17%
ROE (utilidad neta/capital contable)	15.58%	12.30%
ROA (utilidad neta/activo total)	2.73%	2.21%
Liquidez (activos líquidos/pasivos líquidos) *	25.61%	31.86%
Margen financiero del año ajustado por riesgos crediticios/Activos productivos **	3.51%	2.46%

* Activos líquidos- Efectivo y equivalentes de efectivo, inversiones en instrumentos financieros.
Pasivos líquidos- Préstamos interbancarios y de otros organismos a corto plazo.

** Activos productivos- Efectivo y equivalentes de efectivo, inversiones en instrumentos financieros, operaciones con valores y derivadas y cartera de crédito vigente.

b) Margen financiero

Los componentes del margen financiero por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, se analizan como se muestra a continuación:

		2023	2022
Ingresos por intereses provenientes de:			
Cartera de crédito (Nota 8)	$	3,135,210	1,977,524
Fluctuación cambiaria		1,266,687	1,088,705
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 5)		205,340	59,722
Inversiones en instrumentos financieros (Nota 6)		97,112	103,758
Instrumentos financieros Derivados		74,099	18,812
Total de ingresos por intereses	$	**4,778,448**	**3,248,521**

		2023	2022
Gastos por intereses provenientes de:			
Préstamos interbancarios y de otros organismos (nota 11)	$	2,375,981	1,082,344
Fluctuación cambiaria		1,274,523	1,083,261
Partes relacionadas (nota 11)		319,371	122,123
Títulos de crédito emitidos (nota 10)		49,449	257,119
Total de gastos por intereses	$	**4,019,324**	**2,544,847**

(Continúa)

(17) Compromisos y contingencias-

(a) La Compañía se encuentra involucrada en varios juicios y reclamaciones derivados del curso normal de sus operaciones. En opinión de los abogados de la Compañía, encargados de la defensa, es remoto que tales reclamos puedan tener algún efecto en los resultados de la Compañía.

(b) De acuerdo con la legislación fiscal vigente, las autoridades tienen la facultad de revisar hasta por los cinco ejercicios fiscales anteriores y hasta a la última declaración del ISR presentada.

(c) De acuerdo con la Ley del ISR, las empresas que realicen operaciones con partes relacionadas están sujetas a limitaciones y obligaciones fiscales, en cuanto a la determinación de los precios pactados, ya que éstos deberán ser equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables.

En caso de que las autoridades fiscales revisaran los precios y rechazaran los montos determinados, podrían exigir, además del cobro del impuesto y accesorios que correspondan (actualización y recargos), multas sobre las contribuciones omitidas, las cuales podrían llegar a ser hasta de 100% sobre el monto actualizado de las contribuciones.

(d) La Compañía tiene celebrado un contrato de subarrendamiento con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, el gasto total por rentas ascendió a $5,068 y $3,604, respectivamente.

(18) Pronunciamientos normativos emitidos recientemente –

Mejoras a las NIF 2024

En diciembre de 2023 el El Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera y de Sostenibilidad, A. C. (CINIF) emitió el documento llamado “Mejoras a las NIF 2024”, que contiene modificaciones puntuales a algunas NIF ya existentes. Las principales mejoras que generan cambios contables son las siguientes:

NIF A-1 Marco Conceptual de las Normas de Información Financiera - Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1º. de enero de 2025, permitiendo su aplicación anticipada a partir de 2024 si se adoptan anticipadamente las revelaciones de las NIF particulares aplicables al tipo de entidad que corresponda. Incluye la definición de entidades de interés público y requiere que se revele si la entidad se considera una entidad de interés público o una entidad que no es de interés público. Divide los requerimientos de revelación de las NIF en: i) revelaciones aplicables a todas las entidades en general (entidades de interés público y entidades que no lo son), y ii) revelaciones adicionales obligatorias solo para las entidades de interés público. Cualquier cambio que genere debe reconocerse conforme a la NIF B-1 Cambios contables y correcciones de errores.

La Administración estima que la adopción de esta mejora a las NIF no generará efectos.

(Continúa)

NIF B-2, Estado de flujos de efectivo/NIF B-6, Estado de situación financiera/ NIF B-17, Determinación del valor razonable/ NIF C-2, Inversión en instrumentos financieros/ NIF C-16, Deterioro de instrumentos financieros por cobrar/ NIF C-20, Instrumentos financieros para cobrar principal e interés/ INIF 24, Reconocimiento del efecto de la aplicación de las nuevas tasas de interés de referencia- Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1º. de enero de 2024, permitiendo su aplicación anticipada en 2023. Cambia el término instrumentos financieros para cobrar o vender por instrumentos financieros para cobrar y vender. Cualquier cambio contable que genere debe reconocerse conforme a la NIF B-1 Cambios contables y correcciones de errores.

La Administración estima que la adopción de esta mejora a las NIF no generará efectos importantes.

NIF D-4, Impuestos a la utilidad -Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1º. de enero de 2024, permitiendo su aplicación anticipada en 2023. Esta Mejora aclara cuál es la tasa aplicable que debe utilizarse para reconocer los activos y pasivos por impuestos a la utilidad causados y diferidos cuando hubo beneficios en tasas de impuestos del periodo para incentivar la capitalización de utilizades (utilidades no distribuidas). En estas circunstancias, los activos y pasivos por impuestos causados y diferidos deben determinarse con la tasa que será aplicable a las utilidades no distribuidas en el periodo, cuando se paguen como dividendos en periodos futuros. Cualquier cambio contable que genere debe reconocerse conforme a la NIF B-1 Cambios contables y correcciones de errores.

La Administración estima que la adopción de esta mejora a las NIF no generará efectos en las cifras reportadas.



DAIMLER TRUCK

COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE VALORES
Director General de Supervisión de Mercados
Insurgentes Sur No.1971
Torre Norte, Col. Guadalupe Inn
Ciudad de México

Hacemos referencia a la información anual correspondiente al ejercicio comprendido del 1ro de enero al 31 de diciembre de 2023, y en particular a los Estados Financieros Dictaminados por el citado ejercicio y en cumplimiento a lo establecido por la fracción I., inciso a) numeral 3 del artículo 33 de las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores emitidas por esta Comisión.

"Las suscritas manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en los estados financieros anuales, la cual a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en los citados estados financieros o que los mismos contengan información que pudiera inducir a error a los inversionistas".

Sin otro particular al respecto, agradecemos de antemano la atención al presente quedamos de usted.

Ciudad de México a 26 de abril de 2024

Daimler México, S.A. de C.V.

María José Bonivento Bruges
Directora General

Mónica Madero Gutiérrez
Directora Jurídica

Linaldi Eugenia Huerta Vargas
Directora de Finanzas

DAIMLER TRUCK

COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE VALORES
Director General de Supervisión de Mercados
Insurgentes Sur No.1971
Torre Norte, Col. Guadalupe Inn
Ciudad de México

En cumplimiento con el artículo 32 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Entidades y Emisoras Supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten Servicios de Auditoría Externa de Estados Financieros Básicos (en lo sucesivo "CUAE") y con relación al informe anual correspondiente al ejercicio 2023 de la Emisora Daimler México, S.A. de C.V. (la "Sociedad"), los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, lo siguiente:

I. Que hemos revisado la información presentada en los Estados Financieros Básicos dictaminados a que hace referencia la CUAE.

II. Que los Estados Financieros Básicos dictaminados no contienen información sobre hechos falsos, así como que no han omitido algún hecho o evento relevante, que sea de nuestro conocimiento, que pudiera resultar necesario para su correcta interpretación a la luz de las disposiciones bajo las cuales fueron preparados.

III. Que los Estados Financieros Básicos dictaminados y la información adicional a estos, presentan razonablemente en todos los aspectos importantes la situación financiera y los resultados de las operaciones de la Sociedad.

IV. Que se han establecido y mantenido controles internos, así como procedimientos relativos a la revelación de información financiera relevante.

V. Que se han diseñado controles internos con el objetivo de asegurar que los aspectos importantes y la información relacionada con la Sociedad, sus subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial, se hagan del conocimiento de la administración.

VI. Que hemos revelado al Despacho, a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Consejo de Administración de la Sociedad, mediante comunicaciones oportunas, las deficiencias significativas detectadas en el diseño y operación del control interno que pudieran afectar de manera adversa, entre otras, a la función de registro, proceso y reporte de la información financiera.

VII. Que hemos revelado al Despacho, a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Consejo de Administración de la Sociedad, cualquier presunto fraude o irregularidad que sea de su conocimiento e involucre a la administración o a cualquier otro empleado que desempeñe un papel importante, relacionado con los controles internos.

DAIMLER TRUCK

Sin otro particular al respecto, agradecemos de antemano la atención al presente quedamos de usted.

Ciudad de México a 26 de abril de 2024

Daimler México, S.A. de C.V.

María José Bonivento Bruges
Directora General

Mónica Madero Gutiérrez
Directora Jurídica

Linaldi Eugenia Huerta Vargas
Directora de Finanzas

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

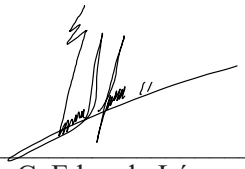
En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente en relación con: (i) los estados financieros de Daimler México, S. A. de C. V. (la "Emisora") al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas, y (ii) los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2022, y por el año terminado en esa fecha que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas; así como los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2022, y por el año terminado en esa fecha, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 23 de abril de 2024 y 24 de abril de 2023 respectivamente, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoria.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la otra información contenida en el presente Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados."

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C. P. C. Eduardo López Avelar
Socio



C. P. C. Hermes Castañón Guzmán
Representante legal

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, Ciudad de México.
Teléfono: +01 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Ciudad de México, a 29 de abril de 2024

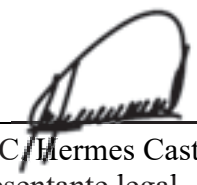
Al Consejo de Administración y a los Accionistas
Daimler México, S. A. de C. V.

De conformidad con el artículo 39 de las *"Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos"* (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la "Comisión") y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, y de conformidad con el artículo 84 bis de las "Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores", publicadas en el Diario Oficial de la Federación del 19 de marzo de 2003 y sus respectivas modificaciones, tanto KPMG Cárdenas Dosal, S. C. como el socio que suscribe esta declaratoria, expresamos nuestro consentimiento para que Daimler México, S. A. de C. V. (la "Emisora") incluya como anexos en el reporte anual que presenta por el año 2023 ("Reporte Anual"), ante la Comisión y la Bolsa Mexicana de Valores, S. A. B. de C. V., los informes de auditoría emitidos: (i) con fecha 23 de abril de 2024, sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas, y (ii) con fecha 24 de abril de 2023 sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2022 y por el año terminado en esa fecha (los "Estados Financieros"). Lo anterior, en el entendido de que previamente a su inclusión nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros incluidos como anexos en el Reporte Anual, así como cualquier otra información financiera incluida en el Reporte Anual cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros o de los Informes de Auditoría Externa que al efecto presente la Emisora, coincida con la dictaminada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,
KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C. P. C. Eduardo López Avelar
Socio



C. P. C. Hermes Castañón Guzmán
Representante legal

"D.R." © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., sociedad civil mexicana y firma miembro de la organización mundial de KPMG de firmas miembros independientes afiliadas a KPMG International Limited, una compañía privada inglesa limitada por garantía. Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción parcial o total sin la autorización expresa y por escrito de KPMG.

Aguascalientes, Ags.
Cancún, Q. Roo.
Ciudad de México
Ciudad Juárez, Chih.
Culiacán, Sin.
Chihuahua, Chih.
Guadalajara, Jal.
Hermosillo, Son.
León, Gto.
Mexicali, B.C.
Monterrey, N.L.
Puebla, Pue.
Querétaro, Qro.
Reynosa, Tamps.
Saltillo, Coah.
San Luis Potosí, S.L.P.
Tijuana, B.C.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, Ciudad de México.
Teléfono: +01 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Ciudad de México a 29 de abril de 2024

Al H. Consejo de Administración y a los Accionistas
de Daimler México, S.A. de C.V.:

Por medio de la presente y en relación con la auditoría de los estados financieros de Daimler México, S. A. de C. V. (la "Emisora") por el año que terminó el 31 de diciembre de 2023, manifiesto, bajo protesta de decir verdad, que de acuerdo con el artículo 37 de las "*Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos"* (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, lo siguiente:

I. Soy Contador Público (Licenciado en Contaduría Pública) y cuento con la certificación vigente número 15166 emitida al efecto por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos,A.C. Asimismo, cumplo con los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 de la CUAE. Soy Socio de KPMG Cárdenas Dosal, S .C. (la Firma o KPMG). Tanto KPMG como quien suscribe esta declaratoria, contamos con registro vigente expedido por la Administración General de Auditoría Fiscal Federal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (AGAFF). Los números de registro son: el del Contador Público 18650 expedido el 18 de mayo de 2017, y el de KPMG es el 101 expedido el 28 de abril de 1993.

II. Desde la fecha en que se prestan los servicios de auditoría externa, durante el desarrollo de la misma y hasta la emisión del informe de auditoría externa, así como de los comunicados y opiniones requeridos conforme a lo señalado en el artículo 15 de la CUAE, cumplo con los requisitos a que se refieren los artículos 4 y 5 antes señalados. Asimismo, KPMG y las personas que forman parte del equipo de auditoría, se ajustan a lo previsto en los artículos 6, 7, 9 y 10, en relación con el artículo 14 de la CUAE.

III. KPMG cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el artículo 9 de la CUAE y participa en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el artículo 12 de la CUAE.

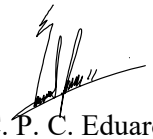
Asimismo, otorgo mi consentimiento para proporcionar a la Comisión la información que ésta me requiera, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos anteriores. Adicionalmente, por medio de la presente, KPMG queda obligado a conservar la información que ampare el cumplimiento de los requisitos anteriores, físicamente o a través de imágenes en formato digital, en medios ópticos o magnéticos, por un plazo mínimo de cinco años contados a partir de que concluyó la auditoría de estados financieros básicos de la Emisora.

Me permito señalar que, el que suscribe como socio a cargo de la auditoría externa independiente, ha intervenido en esa calidad en la auditoría de la Emisora por 2 años, y que KPMG ha auditado a la Emisora a partir del año 2007.

"D.R." © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., sociedad civil mexicana y firma miembro de la organización mundial de KPMG de firmas miembros independientes afiliadas a KPMG International Limited, una compañía privada inglesa limitada por garantía. Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción parcial o total sin la autorización expresa y por escrito de KPMG.

Esta declaratoria se emite únicamente para el propósito descrito en el primer párrafo de la misma y para información de los Accionistas, Consejo de Administración y la Comisión, por ello, no debe usarse para ningún otro propósito, ni ser distribuido a otras partes.

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C. P. C. Eduardo López Avelar
Socio de Auditoría

Estados financieros

Exclusively with respect to: 1) the consolidated financial statements of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, and its subsidiaries as of December 31, 2023 and for the financial year from January 1 to December 31, 2023 (the "Financial Consolidated Statements 2023"), 2) the consolidated financial statements of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, and its subsidiaries as of December 31, 2022 and for the financial year from January 1 to December 31, 2022 (the "Financial Consolidated Statements 2022") and 3) the consolidated financial statements of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, and its subsidiaries as of December 31, 2021 and for the financial year from January 1 to December 31, 2021 (the "Financial Consolidated Statements 2021"), included in this Annual Report, as well as to any other financial information included in this Annual Report which stems from the aforementioned audited consolidated financial statements, the following statement is issued:

"The undersigned declares, under oath, that the Consolidated Financial Statements 2023, the Consolidated Financial Statements 2022 and the Consolidated Financial Statements 2021, included in this Annual Report, were audited in accordance with Section 317 HGB and the EU Audit Regulation No. 537/2014 and in compliance with German Generally Accepted Standards for Financial Statements Audits promulgated by the *Institut der Wirtschaftsprüfer* [Institute of Public Auditors in Germany] (IDW) and our reports thereon were issued on February 29, 2024, March 9, 2023 and March 23, 2022, respectively.

In addition, the undersigned declares that, under the scope of audit work performed, he is not aware of relevant financial information that has been omitted or misstated in the Annual Report or that it includes information that may lead to errors to investors.

Furthermore, the undersigned has not been required, and did not perform additional procedures in order to express an opinion in relation to other financial information included in this Annual Report that does not stem from the audited consolidated financial statements mentioned above."



Michael Pritzer
Partner and Joint Legal Representative
("Prokura")
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Marcus Rohrbach
Partner and Joint Legal Representative
("Prokura")
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Exclusivamente respecto de: 1) los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2023 y para el ejercicio fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 (los "Estados Financieros Consolidados 2023"), 2) los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, Stuttgart, y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2022 y para el ejercicio fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022 (los "Estados Financieros Consolidados 2022") y 3) los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2021 y para el ejercicio fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021 (los "Estados Financieros Consolidados 2021"), incluidos en el presente Informe Anual, así como cualquier otra información financiera que se incluye en el presente Informe Anual, que se derive de los estados financieros consolidados auditados a los que se hace referencia anteriormente, se emite la siguiente declaración:

"El abajo firmante declara, bajo protesta de decir verdad, que los Estados Financieros Consolidados 2023, los Estados Financieros Consolidados 2022 y los Estados Financieros Consolidados 2021, incluidos en el presente Informe Anual, fueron auditados de conformidad con la Sección 317 HGB y con la Regulación de Auditoría de la UE No. 537/2014 y con las Normas Alemanas Generalmente Aceptadas para la Auditoría de Estados Financieros, promulgadas por el *Institut der Wirtschaftsprüfer* (IDW) [Instituto de Auditores Públicos en Alemania], y que nuestros informes en relación con los mismos fueron emitidos el 29 de febrero de 2024, 9 de marzo de 2023 y 23 de marzo de 2022, respectivamente.

Adicionalmente, el abajo firmante declara que, de conformidad con el alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento respecto de información financiera relevante omitida o expuesta erróneamente en el Informe Anual, o que el mismo incluya información que pueda conllevar a errores por parte de los inversionistas.

Además, al abajo firmante no se le ha requerido, y no ha llevado a cabo procedimientos adicionales con el fin de expresar una opinión en relación con otra información financiera incluida en el presente Informe Anual que no se derive de los estados financieros consolidados auditados mencionados con anterioridad".

/ ESPACIO EN BLANCO /	/ ESPACIO EN BLANCO /
Michael Pritzer	Marcus Rohrbach
Socio y Representante Legal Conjunto ("Prokura")	Socio y Representante Legal Conjunto ("Prokura")
KPMG AG	KPMG AG

ANA GABRIELA VELÁZQUEZ ROCH, Perito Traductor, nombrada por el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, de acuerdo con las listas publicadas en el Diario Oficial del 1° de Junio de 2009, certifico que la anterior traducción es, a mi leal saber y entender, la traducción fiel y completa de su original. Ciudad de México a 29 de abril de 2024.



April 29, 2024

Daimler Truck AG
Fasanenweg 10
70771 Leinfelden-Echterdingen,
Germany

In our capacity as external auditor of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart (the "Company"), and in accordance with articles 84 Bis and 33 of the provisions applicable to securities issuers and other securities market participants *(Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y Otros Participantes del Mercado de Valores,* the "General Provisions") issued by the National Banking and Securities Commission (the "Commission"), and in accordance with article 39 of the provisions applicable to entities and securities issuers supervised by the Commission, requiring external audit services in connection with their financial statements *(Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Entidades y Emisoras Supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que Contraten Servicios de Auditoría Externa de Estados Financieros Básicos),* we hereby consent that Daimler México, S. A. de C. V. ("Daimler México"), may include in the annual report of Daimler Mexico for the year ended December 31, 2023 (the "Annual Report"): 1) our auditor's reports dated February 29, 2024, on the consolidated financial statementsof the Company as of December 31, 2023 and for the financial year from January 1 to December 31, 2023 (the "2023 Auditor´s Report), 2) our auditor's reports dated March 9, 2023, on the consolidated financial statements of the Company as of December 31, 2022 and for the financial year from January 1 to December 31, 2022 (the "2022 Auditor´s Report) and 3) our auditor's reports dated March 23, 2022, on the consolidated financial statementsof the Company as of December 31, 2021 and for the financial year from January 1 to December 31, 2021 (the "2021 Auditor´s Report" which jointly with the 2023 Auditor´s Report and the 2022 Auditor´s Report are the "Auditor´s Reports") (the financial consolidated financial statements mentioned in 1), 2) and 3) are jointly, the "Financial Statements"). The foregoing inclusion of our Auditor's Reports has been performed in order for them to be made public knowledge. The foregoing is with the understanding that prior to their inclusion, we, supported by KPMG Cárdenas Dosal, S. C., verified that the information contained in the Financial Statements included in the Annual Report, as well as any other financial information included in the Annual Report whose source comes from the Financial Statements or from the Auditor's Reports, coincides with the Financial Statements, in order that said information is made public.

Yours sincerely,



/ LOGOTIPO / KPMG /

Abril 29, 2024

Daimler Truck AG
Fasanenweg 10
70771 Leinfelden-Echterdingen,
Alemania

En nuestra calidad como auditor externo de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart (la "Compañía") y, de conformidad con los artículos 84 Bis y 33 de las disposiciones aplicables a emisoras de valores y otros participantes del mercado de valores (*Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y Otros Participantes del Mercado de Valores*, las "Disposiciones Generales"), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la "Comisión"), y de conformidad con el artículo 39 de las disposiciones aplicables a entidades y emisoras supervisadas por la Comisión, que requieren servicios de auditoría externa en relación con sus estados financieros (*Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Entidades y Emisoras Supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que Contraten Servicios de Auditoría Externa de Estados Financieros Básicos*), mediante el presente instrumento otorgamos nuestro consentimiento para que Daimler México, S.A. de C.V. ("Daimler México"), pueda incluir en el informe anual de Daimler México para el año que concluyó el 31 de diciembre de 2023 (el "Informe Anual"): 1) nuestros informes del auditor con fecha 29 de febrero de 2024, sobre los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2023 y para el ejercicio fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 (el "Informe del Auditor 2023"), 2) nuestros informes del auditor con fecha 9 de marzo de 2023, sobre los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2022 (el "Informe del Auditor 2022") y 3) nuestros informes del auditor con fecha 23 de marzo de 2022, sobre los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2021 y para el ejercicio fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021 (el "Informe del Auditor 2021, que junto con el Informe del Auditor 2023 y el Informe del Auditor 2022 son los "Informes del Auditor" (los estados financieros consolidados mencionados en 1), 2) y 3) son, en conjunto, los "Estados Financieros"). La inclusión que se menciona anteriormente en relación con nuestros Informes del Auditor se ha llevado a cabo para que los mismos sean del conocimiento público. Lo anterior, en el entendido que, antes de su inclusión, nosotros, con el apoyo de KPMG Cárdenas Dosal, S.C., verificamos que la información contenida en los Estados Financieros incluidos como anexos al Informe Anual, así como cualquier otra información financiera incluida en el Informe Anual cuya fuente provenga de los Estados Financieros o de los Informes del Auditor, coincide con los Estados Financieros auditados, con el fin de que dicha información se haga pública.

Atentamente,

/ ESPACIO EN BLANCO /

ANA GABRIELA VELÁZQUEZ ROCH, Perito Traductor, nombrada por el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, de acuerdo con las listas publicadas en el Diario Oficial del 1° de Junio de 2009, certifico que la anterior traducción es, a mi leal saber y entender, la traducción fiel y completa de su original. Ciudad de México a 29 de abril de 2024.



April 29, 2024

To the Board of Directors, the Audit Committee and the Shareholders of:
Daimler Truck Holding AG, Stuttgart and its subsidiaries

In our capacity as external auditor of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart and its subsidiaries ("Daimler Truck Holding") guarantor of the underlying securities issued by Daimler Mexico S. A. de C. V. ("Daimler México"), in accordance with the regulation issued by the National Banking and Securities Commission in Mexico (the "Commission"), we issue this letter in connection with the audit of the consolidated financial statements of Daimler Truck Holding for the year ended December 31, 2023, whereby confirm the following:

- KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ("KPMG AG" or the "Firm") is an independent audit firm within the meaning of the German Law Regulating the Profession of Certified Public Accountants and the International Code of Ethics. From the date our services as external auditor of Daimler Truck Holding commenced, during the audit progress and as of the date when the independent auditor's report was issued, the Firm was independent from Daimler Truck Holding.

- The partner responsible for auditing Daimler Truck Holding is a certified public accountant ("Wirtschaftsprüfer").

- The Firm was engaged by Daimler Truck Holding to provide audit services in connection with Daimler Truck Holding´s consolidated financial statements for the year ended December 31, 2023.

- The partner responsible for auditing Daimler Truck Holding has professional experience of more than ten years in external audit work related to entities in the automotive industry and more than ten years in external audit work.

- The partner responsible for auditing Daimler Truck Holding has not been expelled from, and his rights as a member of the Chamber of Public Accountants ("Wirtschaftsprüferkammer") have not been suspended.

- The partner responsible for auditing Daimler Truck Holding has not been convicted by an irrevocable sentence for any criminal or fraudulent offense that has merited corporal punishment.

- The partner responsible for auditing Daimler Truck Holding has not been disabled to perform a job, position or commission in the public service or in the Germany's banking system, nor have been declared in bankruptcy without having been rehabilitated.

- The partner responsible for auditing Daimler Truck Holding has no history of suspension or cancellation of any certification or registration required to act as an independent external auditor, for reasons attributable to his person, derived from malicious or bad faith behavior.

- The partner responsible for auditing Daimler Truck Holding has not been offered a position as officer or director of Daimler Truck Holding, its subsidiaries, associates, joint ventures, joint operations or legal entities belonging to the same business group.

- The partner responsible for auditing Daimler Truck Holding has no pending litigation with Daimler Truck Holding, its subsidiaries, associates, joint ventures, joint operations or legal entities belonging to the same business group.

- We are required, pursuant to German law, to maintain all the documentation, information and other elements used to perform our audit for a period of 5 years.

- Except as prohibited by applicable law, we hereby consent to provide the Commission with the information reasonably required to verify the statements contained herein.

- The partner responsible for auditing Daimler Truck Holding has intervened in that capacity for 0,75 years, and KPMG AG has audited Daimler Truck Holding for three years.

This letter is issued only for the purpose described in the first paragraph of this letter and for information of the Shareholders, Board of Directors, Audit Committee and the Commission, therefore, it should not be used for any other purpose, nor to be distributed to any other parts.

Yours sincerely,



/ LOGOTIPO / KPMG /

Abril 29, 2024

Al Consejo de Administración, el Comité de Auditoría y los Accionistas de:
Daimler Truck Holding AG, Stuttgart y subsidiarias

En nuestra capacidad como auditor externo de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart y subsidiarias ("Daimler Truck Holding"), garante de los valores subyacentes emitidos por Daimler México S.A. de C.V. ("Daimler México"), de conformidad con la regulación emitida por parte de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores en México (la "Comisión"), emitimos la presente carta en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding para el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2023, en la que confirmamos lo siguiente:

- KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ("KPMG AG" o el "Despacho") es un despacho independiente de auditoría dentro del significado de la Ley Alemana que Regula la Profesión de Contadores Públicos Certificados y el Código Internacional de Ética. A partir de la fecha en la que iniciaron nuestros servicios como auditor externo de la Compañía, durante el proceso de la auditoría y en la fecha de emisión del informe del auditor independiente, el Despacho era independiente de Daimler Truck Holding.

- El socio responsable de auditar a Daimler Truck Holding es un contador público certificado ("Wirtschaftsprüfer").

- El Despacho fue contratado por Daimler Truck Holding para prestar servicios de auditoría en relación con los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding para el ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 2023.

- El socio responsable de auditar a Daimler Truck Holding cuenta con experiencia profesional de más de diez años en trabajos de auditoría externa en relación con entidades en la industria automotriz y más de diez años en trabajos de auditoría externa.

- El socio responsable de auditar a Daimler Truck Holding no ha sido expulsado de, y sus derechos como miembro de la Cámara de Contadores Públicos ("Wirtschaftsprüferkammer") no han sido suspendidos.

- El socio responsable de auditar a Daimler Truck Holding no ha sido condenado con sentencia irrevocable debido a cualquier ofensa criminal o fraudulenta que amerite castigo corporal.

- El socio responsable de auditar a Daimler Truck Holding no ha sido incapacitado para desempeñar un trabajo, cargo o comisión en el servicio público o en el sistema bancario de Alemania, ni ha sido declarado en quiebra sin haber sido rehabilitado.

- El socio responsable de auditar a Daimler Truck Holding no tiene historial alguno de suspensión o cancelación de cualquier certificación o registro para actuar como auditor externo independiente, por motivos atribuibles a su persona, derivados de comportamiento malicioso o de mala fe.



ANA GABRIELA VELÁZQUEZ ROCH, Perito Traductor, nombrada por el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, de acuerdo con las listas publicadas en el Diario Oficial del 1° de Junio de 2009, certifico que la anterior traducción es, a mi leal saber y entender, la traducción fiel y completa de su original. Ciudad de México a 29 de abril de 2024.

- Al socio responsable de auditar a Daimler Truck Holding no se le ha ofrecido un puesto de funcionario o directivo de la Compañía, sus subsidiarias, asociadas, negocios conjuntos, operaciones conjuntas o entidades legales pertenecientes al mismo grupo comercial.

- El socio responsable por la auditoría de Daimler Truck Holding no tienen litigios pendientes con la Compañía, sus subsidiarias, asociadas, negocios conjuntos, operaciones conjuntas o entidades legales pertenecientes al mismo grupo comercial.

- Estamos obligados, de conformidad con la ley de Alemania, a conservar toda la documentación, información y otros elementos utilizados para el desempeño de nuestra auditoría durante un período de 5 años

- Salvo como lo prohíbe la ley aplicable, mediante el presente instrumento damos nuestro consentimiento para proporcionar a la Comisión la información razonablemente requerida para verificar las declaraciones que aquí se incluyen.

- El socio responsable de auditar a Daimler Truck Holding ha intervenido en esa capacidad durante un 0,75 años, y KPMG AG ha auditado a Daimler Truck Holding durante tres años.

La presente carta se emite exclusivamente para los fines descritos en el primer párrafo de la presente carta y para información de los Accionistas, Consejo de Administración, Comité de Auditoría y la Comisión; por lo tanto, no debe utilizarse para ningún otro fin, ni debe ser distribuida a cualquier otra parte.

Atentamente,

/ ESPACIO EN BLANCO /

ANA GABRIELA VELÁZQUEZ ROCH, Perito Traductor, nombrada por el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, de acuerdo con las listas publicadas en el Diario Oficial del 1° de Junio de 2009, certifico que la anterior traducción es, a mi leal saber y entender, la traducción fiel y completa de su original. Ciudad de México a 29 de abril de 2024.



DAIMLER TRUCK



2023 Annual Report

Key Figures for the Group

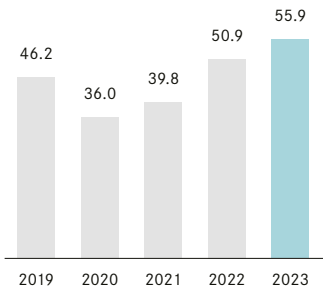
Amounts in millions of euros	2023	2022	2023/2022 % change
Unit sales	526,053	520,291	+1
of which zero-emission vehicles	3,443	914	+277
Revenue	55,890	50,945	+10 [1]
Revenue of the Industrial Business[2]	53,216	49,186	+8
EBIT	5,183	3,496	+48
EBIT of the Industrial Business	4,997	3,185	+57
Adjusted EBIT	5,489	3,959	+39
Adjusted EBIT of the Industrial Business	5,278	3,767	+40
Return on sales of the Industrial Business (in %)	9.4	6.5	–
Adjusted return on sales of the Industrial Business (in %)	9.9	7.7	–
Return on capital employed of the Industrial Business (in %)	44.6	28.9	–
Net profit (loss)	3,971	2,763	+44
Earnings per share (in €)	4.62	3.24	+43
Free cash flow of the Industrial Business	2,811	1,746	+61
Adjusted free cash flow of the Industrial Business	3,303	1,976	+67
Net liquidity of the Industrial Business (December 31)	8,322	7,530	+11
Investments in property, plant and equipment	1,026	898	+14
Research and development expenditure	1,965	1,785	+10
of which capitalized	208	167	+25
Active workforce[3] (December 31)	104,416	104,729	-0



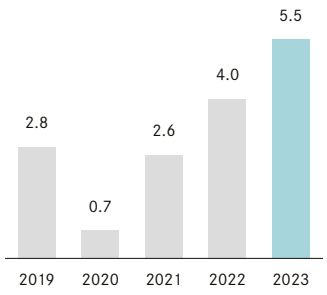
1 Adjusted for the effects of currency translation, revenue increased by 13%.
2 The Industrial Business comprises the vehicle segments Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia and Daimler Buses, as well as the reconciliation.
3 This reflects the active workforce excluding vacation employment as a full-time equivalent.

Group (amounts in billions of euros)

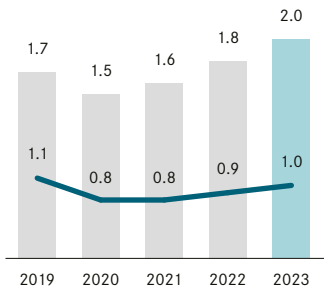
Revenue



Adjusted EBIT

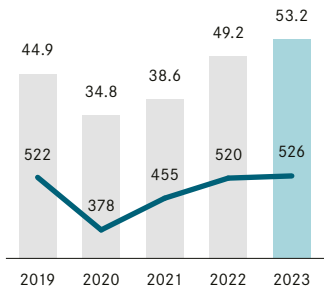


Research and development expenditure
Investments in PP&E

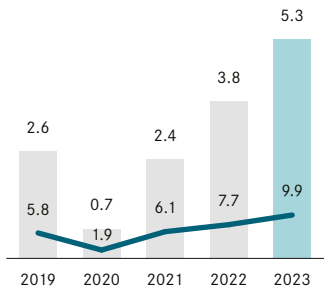


Industrial Business (amounts in billions of euros)

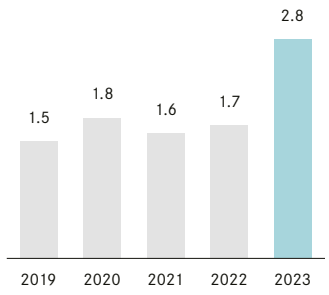
Revenue
Unit sales (in thousands of units)



Adjusted EBIT
Adjusted return on sales (in %)



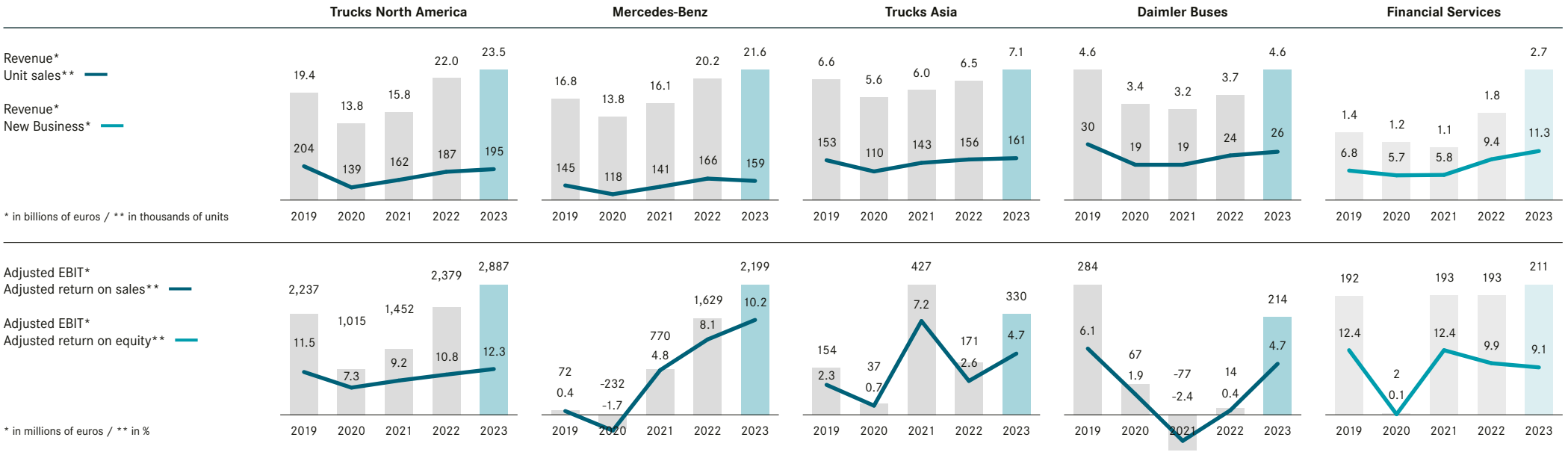
Free Cash Flow



Key Figures for the Segments

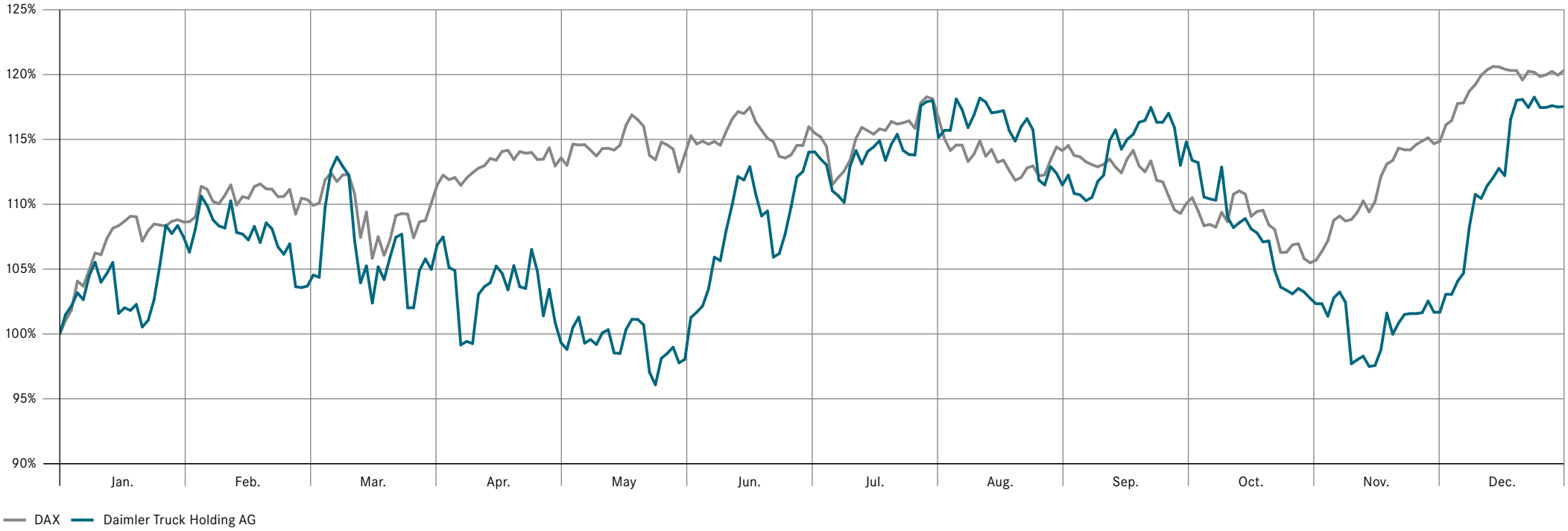
	Trucks North America			Mercedes-Benz			Trucks Asia			Daimler Buses			Financial Services		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
In millions of euros			% change			% change			% change			% change			% change
Unit sales	195,014	186,779	+4	158,511	166,369	-5	161,171	155,967	+3	26,168	24,041	+9	–	–	–
Revenue	23,492	22,039	+7	21,638	20,213	+7	7,060	6,499	+9	4,566	3,689	+24	2,674	1,759	+52
EBIT	2,887	2,376	+22	2,038	1,188	+72	330	161	+105	214	-52	–	186	310	-40
Adjusted EBIT	2,887	2,379	+21	2,199	1,629	+35	330	171	+93	214	14	+1388	211	193	+10
Return on sales (in %)[1]	12.3	10.8	–	9.4	5.9	–	4.7	2.5	–	4.7	-1.4	–	8.0	15.9	–
Adjusted return on sales (in %)[2]	12.3	10.8	–	10.2	8.1	–	4.7	2.6	–	4.7	0.4	–	9.1	9.9	–
Investments in property, plant and equipment	235	216	+9	533	431	+24	128	153	-16	115	85	+36	–	–	–
Research and development expenditure	663	599	+11	801	736	+9	179	194	-8	172	148	+16	–	–	–
of which capitalized	24	–	–	98	120	-18	19	33	-43	6	14	-54	–	–	–
New business	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	11,267	9,428	+20
Contract volume (December 31)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	28,277	24,200	+17
Active workforce (December 31)[3]	28,833	28,227	+2	38,470	40,884	-6	16,823	16,214	+4	15,480	15,184	+2	1,818	1,770	+3

1 Return on equity for Financial Services. 2 Adjusted return on equity for Financial Services. 3 This reflects the active workforce excluding vacation employment as a full-time equivalent.

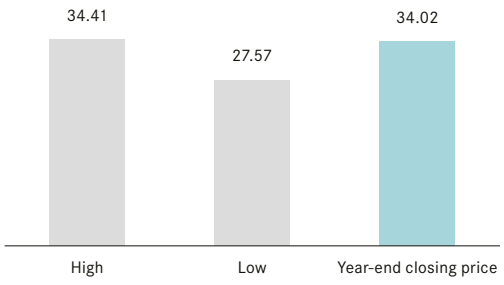


Daimler Truck and the capital market

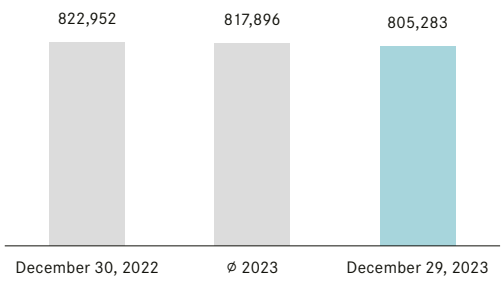
Share price development (indexed) 2023



Development of the Daimler Truck share 2023 (in euros)



Number of shares outstanding (in thousand)



More information at www.daimlertruck.com/en/investors/share

Shares by ownership (in % according to voting rights announcements, as of December 29, 2023)



30.01%	Mercedes-Benz Group AG*
4.99%	Mercedes-Benz Pension Trust e.V.
4.98%	Kuwait Investment Authority
45.02%	Institutional Investors
15.00%	Retail Investors

* Excluding voting rights from the shares held indirectly by Mercedes-Benz Pension Trust e.V. that are attributed to Mercedes-Benz Group AG in accordance with the German Securities Trading Act (Wertpapierhandelsgesetz or WpHG).

More information at www.daimlertruck.com/en/investors/share/shareholder-structure

Who we are

1,047
kilometers driven by the GenH2 truck with one tank of liquid hydrogen

Employees from 129 countries

42
production sites on **5** continents



Founding fathers Gottlieb Daimler and Carl Benz

127 years of history

DAIMLER TRUCK

10
zero-emission vehicles in series production

+277%
Unit sales of zero-emission vehicles (2023 compared to prior year)

104,416
employees worldwide[1]

FREIGHTLINER · Thomas BUILT BUSES · WESTERN STAR · FUSO · BHARATBENZ · RIZON · SETRA · DAIMLER TRUCK Financial Services

1 This reflects the active workforce excluding vacation employment as a full-time equivalent.

More information at daimlertruck.com/en



What drives us

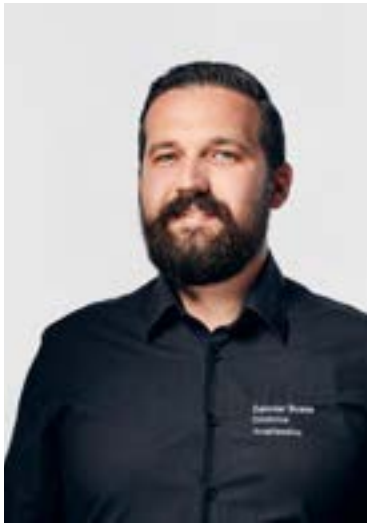
Our customers provide reliable, safe transportation worldwide. We are proud to say that we work for everyone who keeps the world moving. This also makes us an important part of society and goes hand in hand with a great responsibility – to our employees, our customers, and all the people who are affected by our business activities.

Our greatest responsibility stems from the growing demand for sustainable transportation. We pursue the goal of advancing the transformation of the automotive industry by developing sustainable transportation solutions. Together with our partners, we are shaping the technology and service transformation of our industry – and aim to lead sustainable transportation, in line with the principles of our founders and in line with our purpose.

We keep delivering – for all who keep the world moving.

















For all who keep the world moving: our global brands and products.

Freightliner

eCascadia

eM2

Cascadia

M2106 Plus

M2112 Plus

114SD Plus

108SD Plus

EconicSD


Thomas Built Buses

Mybus

Minotour

Saf-T-Liner C2

Saf-T-Liner EFX

Saf-T-Liner HDX

Saf-T-Liner C2 Jouley

Transit-Liner C2

Transit-Liner EFX

Transit-Liner HDX


Western Star

47X

49X

57X


Mercedes-Benz Trucks you can trust

Atego

Actros F

Actros

Actros L

eActros

eActros 600

GenH2 Truck

Arocs


Econic

eEconic

Unimog UHE

Unimog UGE

Zetros

Accelo

Axor


FUSO

Canter

Next Gen eCanter

FA/FI

Fighter

FJ

FZ

FO

Super Great

TV

Rosa

Aero Queen/Ace

Aero Star

BA Bus


Volvo

MDT

HDT R

HDT C

HDT T

HDT RT

School bus

Staff bus

Medium-duty Bus Chassis

Heavy-duty Bus Chassis


RIZON

e16M/e16L/e18L


Mercedes-Benz The standard for buses.

Citaro

Citaro CapaCity/CapaCity L

eCitaro

eCitaro G

eCitaro G fuel cell

Citaro hybrid

Conecto

Intouro

Tourismo

Tourrider

Bus Chassis

Bus eChassis


SETRA

MultiClass 500

ComfortClass 500 HD

TopClass 500 HDH

TopClass S 531 DT


DAIMLER TRUCK Financial Services

Financing/Hire Purchase

(Dynamic) Leasing

Wholesale

(Dynamic) Insurance


Battery Hydrogen Hybrid

Presentation of the currently most important model ranges and prototypes of Daimler Truck. Models vary according to market.

About this report

Basics of reporting
This Annual Report combines the financial and sustainability reports of the Daimler Truck Group due to their integral importance.

The combined management report summarizes the management reports of Daimler Truck Holding AG for the annual financial statements and the consolidated financial statements. Information regarding the annual financial statements of Daimler Truck Holding AG under commercial law is contained in the separate chapter Daimler Truck Holding AG of the combined management report.

Structure and segments of the Daimler Truck Group
From a business perspective, a distinction is made at selected points between Industrial Business and Financial Services. The Industrial Business comprises the vehicle segments Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses and the reconciliation. Financial Services corresponds to the Financial Services segment. The eliminations of intra-Group transactions between the Industrial Business and Financial Services are generally allocated to the Industrial Business and are reported in the reconciliation.

Performance measurement system
Detailed information on Daimler Truck's performance measurement system, including an explanation of financial and non-financial performance measures, performance indicators and the underlying quantitative ranges for the qualitative, comparative description of changes can be found in the chapter Performance measurement system of the combined management report.

Independent audit
The present Consolidated Financial Statements, consisting of the Consolidated Statement of Income, Consolidated Statement of Comprehensive Income, Consolidated Statement of Financial Position, Consolidated Statement of Cash Flows, Consolidated Statement of Changes in Equity and Notes to the Consolidated Financial Statements as well as the combined management report, were subject to an independent audit by KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

The content of the section Sustainability at Daimler Truck was not submitted to an audit in the context of the statutory audit of our combined management report. Our auditor, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, has nevertheless conducted an independent assurance engagement on the Non-Financial Statement of the Group, contained in this section, to obtain limited assurance.

▼▲ Content with this identifier is part of the Non-Financial Statement of the Group and subject to a separate audit with limited assurance.

Remuneration report
The annual remuneration report on the remuneration of the Board of Management and Supervisory Board, which is mandatory for listed companies in accordance with Section 162 AktG, is published separately at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Digital report
For sustainability reasons, annual and interim reports are not printed. These are made available at www.daimlertruck.com/en/investors/reports/financial-reports and are available for download as a PDF. The report in this PDF format is optimized for use on PCs and tablets and contains interactive elements. Tables of contents, page headers and references internal and external to the report are linked to the corresponding content.

Editorial notes
Due to rounding, individual figures may not add up precisely to the totals shown and percentages presented may not accurately reflect the absolute values to which they relate. This report is available in German and English. The German version is binding. For better readability, names, brands and registered trademarks are not identified in this report.

Diversity, equal opportunities and inclusion are important to us
For this reason, we use gender-neutral language throughout this report. In the interest of readability, we use the generic masculine form for terms with legal meaning. In these cases, the terms chosen include all gender identities without limitation.

Information management system

Reference to an illustration or table in the report.

Reference to further information on the Internet.

Reference within the report.



A
Daimler Truck at a Glance
10

B
Combined Management Report with Non-Financial Statement of the Group
27

C
Corporate Governance
151

D
Consolidated Financial Statements
172

E
Further Information
258

A

Daimler Truck at a Glance

Letter from the CEO	**11**
The Board of Management	**14**
Report of the Supervisory Board on the 2023 Financial Year	**15**
The Supervisory Board	**22**
Objectives and Strategy	**24**





Dear shareholders and friends of Daimler Truck

When we look back at 2023, it was a year marked by significant challenges. And by that, I don't mean Daimler Truck and the commercial vehicle industry, but rather the ongoing war in Ukraine, the terror against Israel, and rising populism, which poses a dangerous threat and truly tests our democracy.

These are just examples of the serious events that concern us in Germany, in Europe and the world, and that demand our attention and willingness to act.

Given these multitude of challenges, there's a danger of losing sight of *the* global priority of our times: mitigating climate change. I therefore want to appeal very clearly at this point: We have absolutely no time to lose and must act consistently – in society, in politics, and certainly in business.

At Daimler Truck, that's precisely what we're doing. We've aligned our strategy to lead the sustainable, emission-free transport of the future. And we're diligently executing this strategy – step by step, or rather: truck by truck and bus by bus.

The foundation for this lies in strong profitability. Only with corresponding financial strength can we shape the decarbonization of truck and bus transport as leaders.

We don’t merely perceive the transformation as a challenge. Above all, we see it as an opportunity.

Daimler Truck is making great progress here: In 2023, we achieved an operating profit of 5.5 billion euros and an adjusted return on sales in the Industrial Business of 9.9 percent. This is a record result, for which I wholeheartedly thank our global Daimler Truck team! Each and every one of our more than 100,000 employees has contributed to this.

This brings us very close to our ambition for 2025 of achieving an adjusted return on sales of more than ten percent in the Industrial Business in a favorable market environment. And we aim to push further. Having established a solid foundation for profitability, we’re shifting gears towards growth. Towards *profitable* growth: Between 2025 and 2030, we intend to increase our revenue by 40 to 60 percent – and by 2030, in a favorable market environment, the adjusted return on sales in our Industrial Business should exceed twelve percent. This has a considerable impact because when both revenue and return on sales increase, the operating profit increases significantly.

Our ambitions show that we see the historic transformation of our industry as more than just a challenge. Above all, we see it as an opportunity. It’s an opportunity for our environment, for our customers, for our Company, and for our investors – and we’re determined to seize this opportunity.

Through five figures, I’d like to shed light on Daimler Truck’s transformation.

10 emission-free production models
In 2017, we introduced our first battery-electric truck to the market. Today, we offer ten emission-free trucks and buses to our customers as production models – in an increasing variety and across all regions: in North and South America as well as in Europe and the Asia-Pacific region.

So far, our emission-free vehicles are designed for urban and regional transport. Since battery technology and charging infrastructures are still evolving, this is the first sensible step. The next significant leap is planned for this year with the market launch of our Mercedes-Benz eActros 600 designed for long-haul transport with a range of 500 kilometers.

1,047 kilometers
Our fuel cell truck, the Mercedes-Benz GenH2 Truck, covered more than 1,000 kilometers in fall 2023 – fully loaded at 40 tonnes, under real conditions and with just one tank filling. To be more precise: with just 80 kilograms of liquid hydrogen. This demonstrates the performance capability of this propulsion technology, particularly in flexible, demanding long-distance transport.

We are therefore advocating at all levels to ensure that the development of a hydrogen-based fueling infrastructure occurs in parallel with the charging infrastructure for battery-electric trucks and buses. We’re actively advancing this with groundbreaking projects, such as our Greenlane joint venture in the USA. Or with the Memorandum of Understanding we signed with Masdar, the clean energy pioneer of the United Arab Emirates, in January 2024 to assess liquid green hydrogen exports from Abu Dhabi to Europe.



20 percent
Germany introduced a new truck toll as of December 1, 2023, significantly altering the framework for our industry. The toll is now based on CO_2, resulting in significantly higher tolls for diesel trucks compared to emission-free trucks.

This is a crucial step towards sustainable transportation. Because our customers can only purchase emission-free trucks if these vehicles are competitive with diesel trucks. Despite all manufacturer efforts, emission-free trucks remain notably more expensive than conventional ones, at least in terms of acquisition cost. It's crucial, therefore, for policymakers to effectively price CO_2, making the use of diesel trucks more expensive and ensuring the competitiveness of emission-free trucks. This is precisely what the CO_2-based toll accomplishes, which we see as a blueprint for all of Europe.

For this push towards emission-free transport to truly work and make sense, one thing is crucial: a significant portion of the additional toll revenues must be invested in establishing charging and fueling infrastructure for emission-free vehicles. Rapid implementation of fast-charging stations and a hydrogen network is imperative. We therefore advocate that 20 percent of the additional revenues be invested for this purpose.

Yes, the new toll means transportation costs will rise, and we're aware that increased costs are never easy. But this is unavoidable, and we all must adapt. Sustainability comes with a price – and a clean, better world must be worth this price to us.

160 countries
That's how many nations we reach around the world with our brands. This showcases the robust position we hold at Daimler Truck – not just in Germany and Europe but globally. Our customers rely on our products and services – and they trust our expertise, especially in the midst of this transformation. We are the voice of our industry.

€37.46
This was the closing price of our shares at the editorial deadline for this text on February 28, 2024. This means that since our IPO on December 10, 2021 at a price of €28.00 per share, we have significantly increased the value of our Company.

We are determined to further increase the value of our Company. I have outlined in this letter how we intend to achieve this and what potential we see here. You will find much more information on this in the following chapters of our Annual Report. How important it is to us that you as shareholders participate in the positive development of Daimler Truck is demonstrated not only by our dividend policy, but also, for example, by our share buyback program, which we launched in 2023.

And even if external factors outside our sphere of influence may temporarily affect the share price - I am thinking here, for example, of the geopolitical environment -, I am fully convinced that Daimler Truck's best years are yet to come.

Leinfelden-Echterdingen, February 2024

Sincerely yours,



Martin Daum
Chairman of the Board of Management of Daimler Truck Holding AG



The Board of Management

Martin Daum
Chairman of the Board of Management,
Finance and Controlling until March 31, 2024
Appointed until 2025

Karl Deppen
Member of the Board of Management,
Asia region and the FUSO and
BharatBenz brands
Appointed until 2024

Dr. Andreas Gorbach
Member of the Board of Management,
Truck Technology
Appointed until 2029

Jürgen Hartwig
Member of the Board of Management,
Human Resources
Appointed until 2026

John O'Leary
Member of the Board of Management,
North America region and the Freightliner, Western Star and Thomas Built Buses brands
Appointed until 2026[1]

Karin Rådström
Member of the Board of Management,
Europe and Latin America region and
the Mercedes-Benz Truck brand
Appointed until 2029

Stephan Unger
Member of the Board of Management,
Financial Services
Appointed until 2024

Appointment after the end of the reporting year

Eva Scherer
Member of the Board of Management,
Finance and Controlling
Appointed until 2027[2]

1 As of April 01, 2024 appointed for up to two additional years.
2 Interim takeover of the area of responsibility of Finance and Controlling by Martin Daum after the death of Jochen Goetz on August 05, 2023.
In January 2024, the Supervisory Board appointed Eva Scherer as a Member of the Board of Management responsible for Finance and Controlling, effective April 01, 2024.

Report of the Supervisory Board on the 2023 Financial Year

Dear Shareholders,

The 2023 financial year was already the second full financial year for our Company after the Daimler Truck Group was created in 2021. Naturally, the further improvement of the Company's economic development and direction within the transformation of the commercial vehicle industry was of central importance in the past financial year. As one of the world's leading commercial vehicle manufacturers, Daimler Truck also assumed an important position here and was able to achieve some significant milestones in this regard in 2023. This includes, in particular, product launches in the area of emission-free transport. In its operating business, Daimler Truck was able to significantly improve both growth and earnings and exceed the targets set for the 2023 financial year. Also, regarding the Company's strategic direction, the planned merger of Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation with Hino Motors is a further development.

Nevertheless, the 2023 financial year with its successes was also clouded by the tragic death of our Chief Financial Officer Jochen Goetz. The human and professional loss was received with a great deal of sympathy. His contribution to the Company's success was also his lifetime achievement. The Supervisory Board would like to thank him on behalf of the shareholders, the employees and all those to whom he provided advice and support.

The achievements in the 2023 financial year have shown that many things are going well and that great things are possible. The development of the markets and the earnings that can be achieved in them demonstrate the great potential that the Company can still tap into. The great commitment of all employees, managers and the Board of Management was guarantee for success, has made this possible and gives us good reasons to continue to look confidently into the future.

In the following, we report on the work of the Supervisory Board and its committees in the 2023 financial year.

Responsibilities and working methods of the Supervisory Board
The Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG fully performed its duties in the 2023 financial year. Its responsibilities are defined in particular by the German Stock Corporation Act (Aktiengesetz or AktG), the Articles of Association of Daimler Truck Holding AG, as well as the Rules of Procedure for the Supervisory Board and its committees. In addition, the German Corporate Governance Code (DCGK) in its currently valid version represents an important set of rules, which the Supervisory Board naturally attaches great importance to observing as far as possible.

As part of its responsibilities, the Supervisory Board continuously advised and monitored the Board of Management on the management of the Company and actively provided support on important issues related to the strategic direction and future development of the Company and the Daimler Truck Group. This applied particularly to the active dialogue on the evaluation of the financial performance compared to the own targets as well as benchmarked to competition and regarding success-critical topics of the transformation of the commercial vehicle industry like Autonomous driving.



Joe Kaeser, Chairman of the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG

In the 2023 financial year, the Supervisory Board also examined numerous business transactions under to existing rights of approval and granted its approval to each of them after comprehensive consultation. These business transactions arose in many cases from the strategic direction of Daimler Truck as part of the advancing transformation of the commercial vehicle industry and included product projects, sustainability issues as well as financial and investment projects and plans.

Within the framework of its legal responsibilities and after thorough preparation by the Audit Committee, the Supervisory Board also examined whether the annual financial statements and consolidated financial statements, the combined management report including the integrated non-financial statement for the Daimler Truck Group and the other financial and sustainability reporting were prepared in accordance with the applicable requirements and also complied with them in all respects.

During the 2023 financial year, the Supervisory Board also received regular reports and information from the Board of Management on significant economic developments of the Daimler Truck Group and its segments and discussed them with the Board of Management and the representatives from the management. The reports included information about the intended business policy and other fundamental questions of corporate planning, including financial, investment and personnel planning, liquidity and profitability of the Company and the Group, the situation of the Company and the Group, including its segments as well as information about the course of business. The Board of Management's reports also contained developments in the procurement and sales markets. Additionally, and in the course of strategy discussions with the Board of Management, transformation and sustainability issues within the commercial vehicle industry as well as their potential technological, financial and economic impacts on the Company were discussed.

The members of the Supervisory Board prepared for the meetings on the basis of documents that were made available to them by the Company before the meetings. The preparation for the meetings also included separate preliminary discussions on the part of shareholder and employee representatives, some of which were attended by members of the Board of Management. The committees of the Supervisory Board intensively prepared the meetings of the Supervisory Board in accordance with their respective responsibilities. In particular, Joe Kaeser as Chairman of the Supervisory Board as well as Michael Brosnan as Chairman of the Audit Committee regularly attended bilateral meetings with members of the Board of Management and the management of the Company to exchange views. This included regular meetings with the Chief Legal and Compliance Officer and the Head of Corporate Audit. The other members of the Supervisory Board made use of this on a topic-related basis.

Topics in the 2023 Financial Year

In the 2023 financial year, the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG held nine meetings and passed two resolutions via written procedure. More detailed information on the meeting arrangements and the attendance of the members can be found in the overview at the end of this report. **↗ A.01 ↗ A.02 ↗ A.03**

The meetings of the Supervisory Board were characterized by an open and constructive exchange. In addition to the intensive discussion of the relevant business transactions and measures, the Supervisory Board also focused on exchanging views on the most important topics of its work in the absence of the Board of Management in regular Executive Sessions. The topics discussed therein included succession planning as well as the assessments of important strategic and organizational topics.

At its meeting on March 9, 2023, the Supervisory Board dealt with the remuneration of the Board of Management, the annual and consolidated financial statements and the combined management report with the integrated non-financial statement of the Group as well as with the further financial and sustainability reporting. In addition to the remuneration of the Board of Management, which is to be explained separately, additional topics addressed included important strategic issues, above all in the area of emission-free driving, especially the battery strategy, and the preparation for the Annual General Meeting on June 21, 2023. The Supervisory Board also focused on the discussion of significant sustainability issues and dealt in depth with human rights important to Daimler Truck. At this meeting, the Supervisory Board also resolved upon recommendation of the Presidential and Remuneration Committee to reappoint Karin Rådström as a member of the Board of Management responsible for the Europe and Latin America regions and the Mercedes-Benz Trucks brand for a further five years after the end of the current appointment term, i.e. until 2029.

At the meeting on May 8, 2023, the strategic direction of the Company and the financial direction of Daimler Truck were the most important focus areas. This served in particular to prepare for the Capital Market Day, that was held on July 11, 2023, in Boston, USA. The Supervisory Board also dealt with the interim report for the first quarter of 2023 for information purposes, received a corresponding financial update and discussed a product development project in the field of zero-emission vehicles and, in particular, the development of autonomous trucks.

At an extraordinary meeting of the Supervisory Board on May 26, 2023, the Supervisory Board discussed in detail the planned merger of the Group subsidiary Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation with Hino Motors, a subsidiary of Toyota Motor Corporation. In this regard, the Supervisory Board was comprehensively informed by the Board of Management about the planning and legal and strategic implications and granted its approval after an in-depth discussion of the realization of the project.

The Supervisory Board used its meeting after the Annual General Meeting on June 21, 2023 for a thorough debriefing of the Annual General Meeting, especially for an assessment of the shareholder's feedback. In addition, after preparation by the Presidential and Remuneration Committee, the Supervisory Board dealt with Board of Management service contracts and approved the appointment of Dr. Florian Hofer to the position of Chief Legal and Compliance Officer.

At a further extraordinary meeting on July 10, 2023, the Supervisory Board discussed a share buy-back program with the Board of Management, for the implementation of which the Annual General Meeting of Daimler Truck Holding AG had already authorized the Board of Management in 2021. Following a thorough examination of the respective planning by the Board of Management, the Supervisory Board approved the implementation of the share buy-back program.

In addition to the informative review of the interim report for the first half of 2023, the meeting on August 1, 2023, focused on business transactions from the operational area and strategic measures. In addition, the Supervisory Board dealt in-depth with the effects of climate change on the commercial vehicle industry and also obtained information from external experts. The Supervisory Board also intensively discussed the risks and opportunities in the application and the

issues related to the further development of autonomous driving and the technology strategy in the area of zero-emission transportation at Daimler Truck.

The meeting of the Supervisory Board on October 5, 2023, held as part of the Supervisory Board Strategy Days, was dedicated, in addition to dealing with strategy issues, which will be described separately in this report, to the reappointment and extension of the term of office of John O'Leary as a member of the Board of Management, responsible for the North America region and the Freightliner, Western Star and Thomas Built Buses brands for up to two more years until 2026, as recommended by the Presidential and Remuneration Committee.

At its meeting on November 6, 2023, the Supervisory Board dealt with the results of the Supervisory Board's self-assessment carried out for the first time in the financial year 2023. This report also includes separate explanations on this. The Supervisory Board also discussed the interim report for the third quarter of 2023 and reviewed the information provided by the Board of Management regarding ongoing projects and existing participations.

Finally, the meeting of the Supervisory Board on December 8, 2023 addressed in particular issues relating to the remuneration of the Board of Management, corporate planning and corporate governance, each of which is reported separately, as well as several significant product and technology projects, particularly from the area of zero-emission transport and autonomous driving. The Supervisory Board also dealt in-depth with the Financial Services segment and its mid-term direction and resolved upon recommendation by the Presidential and Remuneration Committee to reappoint Dr. Andreas Gorbach, member of the Board of Management responsible for Truck Technology, for five additional years from the end of the current appointment, i. e. until 2029.

Corporate governance, Declaration of Compliance (with the German Corporate Governance Code), and requirements profile for the Board of Management and the Supervisory Board

The Supervisory Board continuously dealt with corporate governance issues in the 2023 financial year and was supported in this regard especially by the Presidential and Remuneration Committee. The Supervisory Board also exchanged views with the Chief Legal and Compliance Officer of the Company on these topics in particular.

At its meeting on December 8, 2023, the Supervisory Board discussed corporate governance issues and, in particular, dealt with the draft declaration of compliance for 2023.

In this context, the Supervisory Board also discussed the implementation of important recommendations of the DCGK and, in particular, the independence of shareholder representatives within the meaning of the DCGK.

The 2023 Declaration of Compliance with the DCGK in accordance with Section 161 of the AktG was also adopted on December 8, 2023. With the exceptions justified therein, all recommendations of the Code are complied with. In the interests of good corporate governance, the members of the Company's Supervisory Board are obliged to disclose conflicts of interest to the Supervisory Board as a whole. Such conflicts of interest may arise in particular from an advisory or governing body function with customers, suppliers or lenders of the Company or other third parties. There were no such conflicts of interest during the reporting period.

Against the background of one year's work experience with the Rules of Procedure amended in the light of the 2022 amended DCGK, the Supervisory Board decided to make only specific adjustments to the Rules of Procedure for the Supervisory Board and its committees. At its meeting on December 8, 2023, the Supervisory Board adopted these adjustments. In particular, they take into account the increased focus of the supervisory and advisory role of the Supervisory Board with regard to sustainability issues in corporate governance. The continuation of responsibility for this extremely important issue was particularly important for the Supervisory Board. After extensive consultation and in-depth preparation by the Presidential and Remuneration Committee, the Supervisory Board has decided to keep and handle the primary responsibility for monitoring and advising on sustainability issues and not to delegate this to a separate committee. This is due to the central importance of sustainability for Daimler Truck as well as to the great complexity of this topic, which requires the use of all the sustainability expertise widely distributed within the Supervisory Board. The aforementioned expertise is to be kept up to date through regular training.

At the Supervisory Board meeting on December 8, 2023, the Supervisory Board also discussed the requirements profiles for the Board of Management and the Supervisory Board. The composition of the Board of Management and Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG is based in particular on diversity concepts relating to aspects such as educational and professional background, gender and age. The Supervisory Board has merged these diversity concepts with the requirements of the Act for the Equal Participation of Women and Men in Management Positions and other requirements for the competences required for board members in an overall requirements profile for the Board of Management and the Supervisory Board. In addition, the Supervisory Board resolved to include further requirements in respect of the knowledge and experience of the Supervisory Board members in the overall requirements profile following the positive experiences with the sustainability expertise requirements introduced in 2022.

On the basis of the requirements profile for the Supervisory Board, the Supervisory Board also prepared a qualification matrix reflecting the implementation status of the requirements profile and discussed its structure as well as its planned publication in the Declaration on Corporate Governance.

At its meeting on December 8, 2023, the Supervisory Board determined the fulfillment of the requirements profile approved in November 2022 on the basis of its composition until October 15, 2023 and regarding its current composition – after the resignation of Raymond Curry and the judicial appointment of Shintaro Suzuki with effect from October 16, 2023 – as well as the fulfillment of the overall requirements profile adapted on the same day regarding its current composition and approved the publication of the Qualification Matrix within the Declaration on Corporate Governance. In the course of the same meeting, the Supervisory Board determined the fulfillment of the requirements profile adapted in November 2022 and applicable in the entire reporting period regarding the current composition of the Board of Management.

According to Section 96 Subsection 2 AktG, the supervisory boards of listed companies subject to joint co-determination must consist of at least 30% women and 30% men. This quota must be met by the Supervisory Board as a whole. If the shareholder or employee representatives object to the overall fulfillment to the Chairman of the Supervisory Board before the election, the minimum quota for this election must be fulfilled separately by each the shareholder and employee

representatives. As the overall fulfillment was not objected to, the gender quota must be met by the Supervisory Board as a whole.

On December 31, 2023, the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG consisted of six women (of these, three were on the shareholder side and three on the employee side) and fourteen men (of these, seven were on the shareholder side and seven on the employee side). However, without prejudice to the overall fulfillment, the shareholder and employee sides also fulfilled the minimum requirement for their respective sides throughout the 2023 financial year.

Remuneration of the Board of Management
The remuneration system for the members of the Board of Management applicable in financial year 2023 (Remuneration System 2023+) was determined by the Supervisory Board at its meeting on December 15, 2022 and specified in more detail in February 2023. On this basis, the Supervisory Board set the targets for the 2023 financial year at its meeting on March 9, 2023, upon recommendation of the Presidential and Remuneration Committee. The Supervisory Board also determined the target achievement for the 2022 financial year. The Remuneration System 2023+ was subsequently submitted to the Annual General Meeting of Daimler Truck Holding AG on June 21, 2023 in accordance with Section 120a Subsection 1 AktG for approval. Approval was given at the Annual General Meeting by a large majority of 96.62% votes in favor. In the meeting on December 8, 2023, after preparation by the Presidential and Remuneration Committee, the Supervisory Board dealt again with the remuneration system for the members of the Board of Management and prepared the decisions to be made in 2024 to set the targets for 2024 and to determine the target achievement for 2023. Further details can be taken from the description of the Remuneration System published on the Company's website at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Supervisory Board Strategy Days
On October 4 and 5, 2023, the Supervisory Board held the second Strategy Days of Daimler Truck Holding AG after the formation of the Daimler Truck Group in Wörth in one of the world's largest truck plants. As part of this event, the Supervisory Board dealt extensively with the strategic direction of the Daimler Truck Group, including the sustainable business strategy. Together with the responsible representatives of the management of the Daimler Truck Group and in particular the members of the Board of Management, the Supervisory Board discussed in detail the business plans for the further strategic direction and the expected economic impacts on the Group resulting from this. Another particular focus was on sustainability topics and the necessary technology transformation, in which the Supervisory Board dealt in depth with strategic planning in the area of battery-electric and hydrogen-powered transport. In addition to the in-depth discussion of strategic topics and their impacts, the Supervisory Board also used the Strategy Days to deal with production issues in the framework of production tours and to test current and upcoming products.

Self-assessment of the Supervisory Board
In line with the corresponding recommendation of the DCGK, the Supervisory Board carried out a self-assessment supported by external consultants in the 2023 financial year. The purpose of this measure was to assess how effectively the Supervisory Board and its committees fulfil their respective tasks. The self-assessment was conducted as a very comprehensive measure in view of the first time this process was carried out and its importance. It consisted of a multi-stage process, including bilateral interviews and meeting observation, and involved all members of the Supervisory Board and the Board of Management as well as representatives of the Supervisory Board office. Focus topics included the assessment of the supervisory and advisory activities of the Supervisory Board, its cooperation as well as the provision of information by the Board of Management as well as issues of corporate governance and the work of the committees. The results of the successfully conducted self-assessment - especially regarding the effectiveness of the fulfillment of the tasks incumbent upon the Supervisory Board and its committees - were presented and discussed thoroughly at the meeting on November 6, 2023 after preliminary discussion in the Presidential and Remuneration Committee. This also included an in-depth examination of the implementation of the insights for the further development of the work of the Supervisory Board at Daimler Truck. Another self-assessment is planned for the 2025 financial year.

Discussion and resolution on corporate planning (Daimler Truck Business Planning)
At its meeting on December 8, 2023, the Supervisory Board discussed and approved the Daimler Truck Business Planning. In this regard, the Supervisory Board was provided with the respective documents that also highlighted sustainability-related aspects in the corporate planning. Regarding the target setting for the future planning, the Supervisory Board put special emphasis on the inclusion of external comparisons with leading competitors. In addition, the Supervisory Board dealt with the framework for liquidity risk steering developed by the Company.

Composition of the Supervisory Board and its committees
The Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG consists of twenty members. In accordance with the provisions of the German Co-Determination Act, it must be composed of ten employee representatives and ten shareholder representatives. The term of office of the ten Supervisory Board members elected by the 2022 Annual General Meeting ends in 2026, the term of office of the employee representatives elected by the workforce in November 2022 ends in 2027, whereby an employee representative was appointed by the court in October 2023. According to this, the Supervisory Board is equally composed. The Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG has established and appointed a Presidential and Remuneration Committee, an Audit Committee, a Nomination Committee and a Mediation Committee in accordance with the relevant provisions of the German Co-Determination Act. The committees were composed as follows in the 2023 financial year:

Presidential and Remuneration Committee
In accordance with the Rules of Procedure, Joe Kaeser also chairs the Presidential and Remuneration Committee as Chairman of the Supervisory Board and Michael Brecht acts as Deputy Chairman in accordance with the Rules of Procedure. Additionally, the Supervisory Board elected Marie Wieck and Roman Zitzelsberger as members of the Presidential and Remuneration Committee.

Audit Committee
Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger and Thomas Zwick were elected to the Audit Committee in 2022. The Audit Committee elected Michael Brosnan as its Chairman and Michael Brecht was elected Deputy Chairman.

Nomination Committee
In accordance with the Rules of Procedure, Joe Kaeser also chairs the Nomination Committee as Chairman of the Supervisory Board. In

2022 the Supervisory Board elected Marie Wieck and Renata Jungo Brüngger as further members of the Nomination Committee.

Mediation Committee
In 2022, the Supervisory Board set up a Mediation Committee for the first time and elected Marie Wieck and Roman Zitzelsberger as further members of the Mediation Committee. In accordance with the Rules of Procedure, Joe Kaeser also chairs the Mediation Committee as Chairman of the Supervisory Board and Michael Brecht as Deputy Chairman of the Supervisory Board is also Deputy Chairman of the Committee.

Changes to the Board of Management and the Supervisory Board
There was only one change to the composition of the Supervisory Board in the 2023 financial year. With effect from October 15, 2023, Raymond Curry resigned from his mandate as a member of the Supervisory Board for personal reasons. Subsequently, upon application of the Board of Management, Mr. Shintaro Suzuki, Tokyo, Japan, was appointed as a member of the Supervisory Board as a representative of the employees by the Stuttgart District Court with effect from October 16, 2023. There were no further changes to the composition of the Supervisory Board.

At its meeting on March 9, 2023, the Supervisory Board reappointed Karin Rådström, responsible for the Mercedes-Benz Trucks brand and the Europe and Latin America regions, as a member of the Board of Management for a further five years from February 1, 2024, i. e. until January 31, 2029, on the recommendation of the Presidential and Remuneration Committee.

On August 5, 2023, Jochen Goetz, responsible for Finance and Controlling, died as a result of a tragic incident. As an interim solution, the Supervisory Board decided in August 2023 to assign the Board of Management division to the Chairman of the Board of Management Martin Daum. The search for a long-term successor solution was initiated immediately with the involvement of an international personnel consultancy.

At its meeting on October 5, 2023 as part of the Supervisory Board's Strategy Days, the Supervisory Board decided to reappoint and extend the term of office of John O'Leary, responsible for the North America region and the Freightliner, Western Star and Thomas Built Buses brands, for up to two additional years from the end of the current term of office on March 31, 2024, i.e. until March 31, 2026.

In the meeting on December 8, 2023, the Supervisory Board reappointed Dr. Andreas Gorbach as member of the Board of Management, responsible for Truck Technology, for five additional years with effect from July 1, 2024, i. e. until June 30, 2029.

No further changes were made to the Board of Management in the 2023 financial year. In the course of an extraordinary meeting on January 10, 2024, the Supervisory Board appointed Eva Scherer upon recommendation by the Presidential and Remuneration Committee with effect from April 1, 2024, for three years, i. e. until March 31, 2027, as member of the Board of Management, responsible for the Finance and Controlling resort, that had temporarily been led by the Chairman of the Board of Management.

Work in the committees
The **Presidential and Remuneration Committee** gathered for ten meetings in the 2023 financial year. The committee's work focused on corporate governance and the remuneration of the Board of Management. A particular focus was also on succession planning for the Board of Management, in respect of which the Presidential and Remuneration Committee made recommendations to the Supervisory Board. The Presidential and Remuneration Committee also supported the Chairman of the Supervisory Board in his work and dealt with the assumption of external and other mandates by members of the Board of Management, personnel matters and directors' and officers' insurance (D&O insurance).

The **Audit Committee** held eight meetings in the 2023 financial year. Further details are provided in the Report of the Audit Committee.

The **Nomination Committee** gathered for two meetings in the 2023 financial year. The subject of these meetings was in particular the discussion of the level of fulfillment of the overall requirements profile for the composition of the Supervisory Board and the implications for the shareholder representatives on the Supervisory Board – once before and once after the resolution of the Supervisory Board on adjustments to the overall requirements profile for the Supervisory Board.

There was no reason to convene the **Mediation Committee** in the 2023 financial year.

Audit of the annual and consolidated financial statements for the 2023 financial year
The annual financial statements of Daimler Truck Holding AG and the combined management report 2023 for Daimler Truck Holding AG and the Group have been duly audited by KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, and provided with an unqualified audit opinion. This also applies to the 2023 consolidated financial statements prepared in accordance with IFRS.

At its meeting on February 29, 2024, the Supervisory Board, dealt with the annual financial statements of the Company, the consolidated financial statements, the combined management report and the proposed appropriation of profits, the non-financial consolidated statement integrated into the combined management report, which has been audited with a limited assurance by the auditor and the other unaudited sustainability reporting integrated into the combined management report each provided with an unqualified audit opinion by the auditor.

The Supervisory Board members were provided with extensive draft documents for preparation, including the annual report, the consolidated financial statements prepared in accordance with IFRS, the combined management report including the non-financial statement of the Group, the further sustainability reporting as well as the Declaration on Corporate Governance, the annual financial statements of Daimler Truck Holding AG, the profit appropriation proposal of the Board of Management, the remuneration report and the audit reports of KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, for the annual financial statements of Daimler Truck Holding AG, the consolidated financial statements in each case including the combined management report and the reporting on the accounting-related internal control system as well as the draft report of the Supervisory Board and the recommendations of the Audit Committee, which had also dealt in detail with the aforementioned topics.

The Audit Committee and the Supervisory Board discussed these documents in detail and in the presence of the auditor, who reported on the results of his audit and, in particular, addressed the key audit matters and the respective audit procedures, including the conclusions made, and was available for additional questions and information. Following the final result of the examination by the Audit Committee and its own examination, the Supervisory Board endorsed the result of the audit by the auditor, determined that no objections were to be raised and approved the financial statements prepared by the Board of Management and the combined management report, including the non-financial statement of the Group audited with limited assurance. The Company's 2023 annual financial statements were thus approved. On this basis, the Supervisory Board endorsed the Board of Management's proposal for the appropriation of profits. Additionally, the Supervisory Board endorsed the determination of the Audit Committee, that there were no indications that the internal control system, the risk management system, the compliance-management system and the internal audit system were ultimately not appropriate or not effective.

The Supervisory Board also approved the report of the Supervisory Board, the Declaration on Corporate Governance and the remuneration report prepared together with the Board of Management in accordance with Section 162 AktG.



Joe Kaeser and Michael Brecht at the Annual General Meeting of Daimler Truck Holding AG on June 21, 2023.

2023 Annual General Meeting and preparations for the 2024 Annual General Meeting

The Annual General Meeting of Daimler Truck Holding AG was held as a virtual General Meeting in accordance with the relevant provisions of corporate law on June 21, 2023 in Stuttgart.

At its meeting on March 9, 2023, the Supervisory Board adopted the agenda and proposed resolutions for the Annual General Meeting. In the run-up to the Annual General Meeting, the Chairman of the Supervisory Board, conducted in-depth discussions with investors and proxy advisory on the role of the Supervisory Board in corporate governance as part of the so-called Governance Roadshows. These meetings provided valuable observations on the shareholders' expectations and about potential improvements regarding the interactions with the Company's owners.

At the Annual General Meeting, the resolution proposals of the administration were adopted by large majorities. These included, in particular, the aforementioned resolution on the remuneration system for the Board of Management and the resolution on the discharge of the members of the Supervisory Board and the Board of Management for the 2022 financial year.

At its meeting on February 29, 2024, the Supervisory Board approved the agenda and the proposed resolutions for the Annual General Meeting 2024, which will be again carried out in virtual format.

Appreciation

The Supervisory Board expresses its thanks to all employees of the Daimler Truck Group as well as the members of the Board of Management and the further management for their commitment and dedication in the 2023 financial year and their active contribution to the Company's success.

A special thank you goes to Raymond Curry, who, has earned special credit for Daimler Truck and left the Supervisory Board in the 2023 financial year. This report should conclude with the commemoration of the Company's CFO Jochen Goetz, who passed away last year. We will not forget him.

Leinfelden-Echterdingen, February 2024

The Supervisory Board



Joe Kaeser
Chairman

A.01

Individualized disclosure of participation in meetings by the members of the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG in the 2023 financial year – Supervisory Board

	Participation	Attendance (%)
2023		
Supervisory Board		
Joe Kaeser (Chairman)	8/9	89
Michael Brecht (Deputy chairman)*	9/9	100
Michael Brosnan	9/9	100
Bruno Buschbacher*	9/9	100
Jacques Esculier	9/9	100
Akihiro Eto	9/9	100
Laura Ipsen	9/9	100
Renata Juno Brüngger	8/9	89
Carmen Klitzsch-Müller*	8/9	89
Jörg Köhlinger*	9/9	100
John Krafcik	9/9	100
Jörg Lorz*	9/9	100
Andrea Reith*	9/9	100
Martin H. Richenhagen	9/9	100
Andrea Seidel*	9/9	100
Shintaro Suzuki* (since October 16, 2023)	2/2	100
Marie Wieck	8/9	89
Harald Wilhelm	9/9	100
Roman Zitzelsberger*	8/9	89
Thomas Zwick*	9/9	100
Raymond Curry* (until October 15, 2023)	5/7	71

* Employee representative

A.02

Individualized disclosure of participation in meetings by the membersof the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG in the in 2023 financial year – Committees of the Supervisory Board

	Participation	Attendance (%)
2023		
Presidential and Remuneration Committee		
Joe Kaeser (Chairman)	10/10	100
Michael Brecht*	10/10	100
Marie Wieck	10/10	100
Roman Zitzelsberger*	9/10	90
Audit Committee		
Michael Brosnan (Chairman)	8/8	100
Michael Brecht*	8/8	100
Akihiro Eto	8/8	100
Jörg Köhlinger*	7/8	88
Harald Wilhelm	8/8	100
Thomas Zwick*	8/8	100
Nomination Committee		
Joe Kaeser (Chairman)	2/2	100
Renata Jungo Brüngger	2/2	100
Marie Wieck	2/2	100
Mediation Committee		
Joe Kaeser (Chairman)	0/0	/
Michael Brecht*	0/0	/
Marie Wieck	0/0	/
Roman Zitzelsberger*	0/0	/

* Employee representative

A.03

Disclosure of the session mode

Committee	Number of meetings	thereof as face-to-face[1]	thereof as video or tele-phone conferences
Supervisory Board	9	6	3
Presidential and Remuneration Committee	10	4	6
Audit Committee	8	5	3
Nomination Committee	2	0	2
Mediation Committee	0	0	0

1 A face-to-face meeting is a meeting to which members of the Supervisory Board have been invited to participate on site. Attendance by video or telephone ink is also possible during an in-person meeting however.

The Supervisory Board

Joe Kaeser
Chairman of the Supervisory Board – shareholder representative.
Chairman of the Presidential and Remuneration Committee, the Nomination Committee and the Mediation Committee.
Chairman of the Supervisory Board of Siemens Energy AG.

Michael Brecht
Deputy Chairman of the Supervisory Board – employee representative.
Deputy Chairman of the Presidential and Remuneration Committee, the Audit Committee and the Mediation Committee.
Chairman of the Group- and General Works Council of Daimler Truck AG.
Chairman of the Works Council of the Mercedes-Benz plant in Gaggenau.

Michael Brosnan
Shareholder representative.
Chairman of the Audit Committee.
Former Chief Financial Officer of Fresenius Medical Care AG & Co. KGaA.

Bruno Buschbacher
Employee representative.
Chairman of the General Works Council of Daimler Buses GmbH.
Chairman of the Works Council of the Mercedes-Benz plant in Mannheim.

Jacques Esculier
Shareholder representative.
Former Chairman of the Board of Management and CEO of WABCO Holdings Inc.

Akihiro Eto
Shareholder representative.
Member of the Audit Committee.
Former Member of the Board of Management, President and Global Chief Operating Officer of Bridgestone Corporation.

Laura Ipsen
Shareholder representative.
President and Chairwoman of the Board of Management of Ellucian Company L.P.

Renata Jungo Brüngger
Shareholder representative.
Member of the Nomination Committee.
Member of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG and Member of the Board of Management of Mercedes-Benz AG.

Carmen Klitzsch-Müller
Employee representative.
Chairwoman of the Works Council of the Daimler Truck AG headquarters at the Stuttgart site.

Jörg Köhlinger
Employee representative.
Member of the Audit Committee.
District Manager Central of IG Metall (Metalworkers' Union).

John Krafcik
Shareholder representative.
Former CEO Waymo LLC.

Jörg Lorz
Employee representative.
Deputy Chairman of the Group Works Council of Daimler Truck AG.
Chairman of the Works Council of the Mercedes-Benz plant in Kassel.

Andrea Reith
Employee representative.
Deputy Chairwoman of the General Works Council of Daimler Buses GmbH.
Chairwoman of the Works Council of the Daimler Buses GmbH plant Neu-Ulm.

Martin H. Richenhagen
Shareholder representative.
Former President and Chairman of the Board of Management of AGCO Corporation.

Andrea Seidel
Employee representative.
Deputy Chairwoman of the Group Spokespersons' Committee and the General Spokespersons' Committee of the executive employees of Daimler Truck AG. Chairwoman of the Spokespersons' Committee of the executive employees of Daimler Truck Leinfelden-Echterdingen headquarters.

Shintaro Suzuki
(since October 16, 2023)
Employee representative.
President of the Mitsubishi Fuso Workers' Union.

Marie Wieck
Shareholder representative.
Member of the Presidential and Remuneration Committee, the Nomination Committee and the Mediation Committee.
Executive Partner at Ethos Capital.

Harald Wilhelm
Shareholder representative.
Member of the Audit Committee.
Member of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG and of Mercedes-Benz AG.
Chairman of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Mobility AG.

Roman Zitzelsberger
Employee representative.
Member of the Presidential and Remuneration Committee and the Mediation Committee.
District Manager Baden-Württemberg of IG-Metall.

Thomas Zwick
Employee representative.
Member of the Audit Committee.
Deputy Chairman of the General Works Council of Daimler Truck AG.
Chairman of the Works Council of the plant in Wörth.

Raymond Curry
(until October 15, 2023)
Employee representative.
Former President of the United Auto Workers trade union.

All shareholder representatives on the Supervisory Board are elected until 2026.
All employee representatives on the Supervisory Board, except for Shintaro Suzuki, are elected until 2027.

All current members of the Supervisory Board are also members of the Supervisory Board of Daimler Truck AG.

Detailed information on the members of the Supervisory Board, their positions on other supervisory boards or comparable monitoring boards and their curriculum vitae, as well as information on the committees of the Supervisory Board and their members, can be found at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

Objectives and Strategy

Trucks and buses are the backbone of our economy and society. The world stands still without them. At Daimler Truck, we like to say with conviction and pride: “We work for all who keep the world moving” – for the haulers who transport goods from ports around the world to supermarkets, construction sites and hospitals. For transport providers who bring people to work, school or on holiday. For the public services that keep our streets and cities clean, and for many more. We work for all who keep the world moving – this is our purpose and motivates us every single day.

A.04

Our Purpose, Our Vision, Our Strategy



OUR PURPOSE | For all who Keep the World Moving

OUR STRATEGY | Lead Transformation and Lead Profitability

Add Value for **Society** We strive for sustainability	Add Value for **Customers** We enhance our customer’s business	Add Value for **Shareholders** We create superior value
Lead Technology Transformation We drive ZEV	**Focus on Core** We focus on core business and leverage globally	**Lead Service Transformation** We drive superior services
Partnerships We join forces	**People & Culture** We inspire	**Lean Organization** We deliver

OUR VISION | Leading Sustainable Transportation

Our long-term goals
Daimler Truck is one of the world's leading manufacturers of commercial vehicles. Our brands are firmly established in many regions of the world. With our Financial Services segment, we offer our customers a complete package of vehicles, financing and leasing products and other services.

In 2023 we focused on implementing our refined corporate strategy. Through suitable strategic projects and initiatives, such as our partnership for the production of battery cells, we underpin our ambition to lead the transformation of our industry.

At the same time, we want to operate profitably and grow steadily. In this context, we have set ourselves clear goals: sales growth for the Group of 40 to 60% in the period from 2025 to 2030 as well as an adjusted return on sales for the Industrial Business of more than 10% in 2025 and more than 12% in 2030 under sunny macroeconomic conditions. Our financial ambitions are primarily driven by zero-emission vehicles, autonomous driving, active portfolio management and an increase in service revenue.

Lead Transformation and Lead Profitability - both are key to delivering on our promise to society, our customers and shareholders.

How we achieve our long-term goals: Our strategy
In order to achieve our long-term objectives, we focus on three strategic levers:

1. Lead Technology Transformation – *We drive ZEV*

   We want to live up to our commitment to enable CO_2-neutral transport on the roads by 2050. Among other things, we will be offering battery-electric and hydrogen-powered trucks and buses that are CO_2-neutral in terms of "tank-to-wheel" emissions.

   We are also focusing on digitalization in vehicles and the backend, as well as automating transportation.

2. Focus on Core – *We focus on core business and leverage globally*

   We must prioritize in which areas we will focus our engineering capabilities and investments. A decisive criterion is which current or new technologies, products and services meet the requirements and wishes of our customers and society in the long-term. We want to combine our activities in order to be even stronger in the future.

3. Lead Service Transformation – *We drive superior services*

   We are promoting the transformation to a service offering that provides a state-of-the-art physical and digital service ecosystem to best support our customers' businesses. The transformation to emission-free vehicles enables additional growth and business opportunities.

We are working on these prerequisites
We join forces
Partnerships help us accelerate change even further. With the right partners, we can reduce our own investment requirements, gain access to important expertise, achieve economies of scale more quickly and offer our customers a comprehensive service portfolio.

We inspire
Our employees are fundamental to our progress and success. In order to continue attracting top talent to Daimler Truck in future, we will continue to work tirelessly on nurturing an attractive working environment, corporate culture and the professional and personal development of our global team.

We deliver
In times of massive transformation in our industry, efficient use of resources is essential. We will continue to focus on a lean and agile organization with highly efficient structures and processes.

How our segments are implementing the Daimler Truck strategy

Trucks North America underpinned its claim to play a pioneering role in CO_2-neutral transportation by starting series production of the battery-electric eCascadia in mid-2022. The Freightliner eM2 was added to the growing CO_2-neutral product lineup going into series production in Q4 of 2023. Trucks North America is working with various partners to promote the expansion of charging and refueling infrastructure for battery-electric and hydrogen-powered commercial vehicles in the United States. In the field of battery technology Daimler Trucks & Buses US Holding LLC, Accelera by Cummins and PACCAR are collaborating with technology partner EVE Energy to accelerate and localize battery cell production and the battery supply chain in the United States. At the same time, Trucks North America is continuing to work with technology partners in the field of autonomous driving to bring a self-driving Freightliner Cascadia series production truck (SAE Level 4) onto the road by the end of the decade.

Mercedes-Benz is accelerating the decarbonization of transport: The series models of the eActros 300/400 and the eEconic are already being delivered to customers in Europe. The heavy battery-electric long-distance truck eActros 600 was presented to the public for the first time in 2023 and is scheduled to go into series production at the end of 2024. At the same time, the development of the fuel cell truck GenH2 Truck is underway, and the aim is for it to be ready for series production in the second half of the decade. Mercedes-Benz is working with various partners to advance the development of charging and refueling infrastructure for battery-electric and hydrogen-powered vehicles in Europe.

Trucks Asia is driving CO_2-neutral transport forward with its FUSO brand and the fully electric Next Generation eCanter. In addition to Europe, Japan and Australia, the new model is being introduced to Asian markets such as Indonesia, Hong Kong, and Singapore. The production site in Japan also began the export of electric trucks to the United States for the new RIZON brand. The RIZON trucks have received certification from the California Air Resources Board (CARB) and the Environmental Protection Agency (EPA). Trucks Asia also aims to expand its position in China, the world's single largest market for heavy-duty commercial vehicles. The production of heavy-duty Mercedes-Benz semi-trailer tractors, which launched in China in 2022 as part of the joint venture with Foton -- Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), also contributed to this. In India, Daimler Truck's heavy-duty vehicles are similarly in high demand. There the BharatBenz brand is capitalizing on the rapid infrastructure growth of the country, expanding the dealership network to more than 330 sales and service locations nationwide in 2023.

Daimler Buses drives CO_2-neutral passenger transport in the bus industry. To this end, the segment has a clear e-roadmap for the electrification of its vehicles across all vehicle segments. In line with the overarching dual-track strategy of the Daimler Truck Group, Daimler Buses is relying on both battery-electric and hydrogen-based technologies and wants to offer locally CO_2-neutral models in every segment by 2030. The initial focus is on the core markets of Europe and Latin America. By 2039, only new vehicles will be sold in the core market of Europe that are CO_2-neutral in operation. In the city bus segment in Europe, this should be the case from 2030. In addition, Daimler Buses supports transport companies in switching to electrically powered buses: The wholly owned subsidiary Daimler Buses Solutions GmbH is entirely specialized in the design and development of e-infrastructure for buses. The segment is also focusing on growth in profitable markets and is tapping into the North American market with a coach tailored to local needs, the Mercedes-Benz Tourrider.

Financial Services aims to make a significant contribution to Daimler Truck's service growth. The segment plans to increase its share of the core business of leasing and financing to around 30% of all trucks and buses sold by Daimler Truck in the medium term. Financial Services has also started a project to open up new markets in Eastern Europe. Financial Services also supports customers on their way to sustainable transport solutions with new products and services. For example, with FUSO Green Lease we are offering an eMobility ecosystem to our eCanter customers in Japan including leasing and maintenance contracts, solutions for charging infrastructure including charging management systems, battery guarantee options, connectivity offers as well as many other services.

What does sustainability mean to us?
Sustainability is an important part of our long-term objectives. Sustainability means much more than CO_2-neutral products. We take responsibility for the environment and society and pursue sustainable corporate governance. We focus on where we can contribute to a more liveable world. First and foremost, we start with our production facilities - all our European plants have a CO_2-neutral balance sheet since 2022. For our production facilities in India and in the United States, this step is planned by 2025. By 2039, we aim to have CO_2-neutral production at all our plants worldwide.

We employ more than 100,000 people worldwide. They are our most important asset - and we take various measures to ensure that they feel comfortable at work, can develop their potential and maintain their mental and physical well-being.

We are also committed to respecting and upholding human rights throughout our entire value chain. We expect all our suppliers to act in accordance with international social standards and legal environmental protection requirements. We oblige our direct suppliers to implement essential and recognized sustainability standards.

The safety of the drivers of our trucks and buses, as well as of all other road users, is our top priority and a central aspect of our vehicle development. Sustainable action is also reflected in our social commitment to the regions and communities in which we are rooted.

We want sustainable success for our Company. This means we want to offer the best products for our customers - and an attractive investment for our shareholders. For our employees, we create sustainable jobs and an attractive working environment. For society, we uphold our responsibilities as a reliable industry partner.
Only by acting sustainably, can we achieve long-term success. And that's exactly what we are committed to do: Leading sustainable transportation – for all who keep the world moving.

Further comprehensive information can be found in chapter Sustainability at Daimler Truck.



1 The content of this section was not submitted to an audit in the context of the statutory audit of our Combined Management Report. Our auditor, KPMG AG, Berlin, has nevertheless conducted an independent assurance engagement on the Non-Financial Statement of the Group, contained in this section, to obtain limited assurance.

▼▲ This content is part of the Non-Financial Statement of the Group and subject to a separate audit with limited assurance.

B

Combined Management Report with Non-Financial Statement of the Group

Corporate Profile	**28**
Economic Conditions and Business Development	**40**
Profitability, Liquidity and Capital Resources, Financial Position	**43**
Daimler Truck Holding AG (annual financial statements in accordance with the German Commercial Code)	**58**
Sustainability at Daimler Truck[1]	**61**
Takeover-Relevant Information and Explanation	**129**
Risk and Opportunity Report	**133**
Outlook	**146**

Corporate Profile

Business model

More than 125 years ago, Gottlieb Daimler and Carl Benz laid the foundation for the modern transport industry with their first trucks and buses. From this emerged the present-day Daimler Truck Group (hereinafter referred to as “Daimler Truck” or “Group”), which ranks among the world's largest commercial vehicle manufacturers, boasting over 40 production sites worldwide and over 100,000 employees. The Company has clearly formulated its overarching goal (the “Purpose”): the Group works for all who keep the world moving. Daimler Truck customers deliver goods reliably, punctually and safely to their destinations and make people mobile. The Company provides the technologies, products, and services required for this purpose, including the transition to CO_2-neutral commercial vehicles. Daimler Truck aims to lead sustainable transportation to success, with significant technological expertise and a clear focus on customer needs.

Daimler Truck was spun off from Daimler AG (now Mercedes-Benz Group AG) in 2021. The Daimler Truck Holding AG is the Group's parent company, with its registered office in Stuttgart and its headquarters in Leinfelden-Echterdingen, Germany. It was established in March 2021 to execute the spin-off from Daimler AG and has been listed on the stock exchange since December 2021.

Daimler Truck operates significant production facilities in Brazil, Germany, France, India, Japan, Mexico, Turkey, as well as the USA, and locations across most countries worldwide.

The Daimler Truck Group unites eight vehicle brands under its umbrella: Freightliner, Thomas Built Buses, Western Star, Mercedes-Benz, FUSO, BharatBenz, RIZON, and Setra. Its truck product range encompasses light, medium, and heavy-duty trucks for long-haul, distribution, and construction applications, specialized vehicles primarily used in the municipal sector, as well as industrial engines. The bus product range includes city buses, intercity buses, coaches, and bus chassis. Trucks constitute the majority of the overall sales volume.

In addition to selling new and used commercial vehicles, the Group also offers aftersales services and connectivity solutions, such as Detroit Connect, truckonnect, Mercedes-Benz Uptime, Fleetboard, and OMNIplus ON. Additionally, Daimler Truck Financial Services is a prominent brand offering tailored financial and mobility services.

The reporting is based on five segments: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses, and Financial Services. Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, and Daimler Buses together form the vehicle segments. These segments encompass the development, production, and sale of trucks, buses, engines, and associated services under their respective brands. In addition, other business activities, particularly in the field of autonomous driving (SAE Level 4), as well as central projects not allocated to specific segments, and especially eliminations, are combined in the reconciliation. Together, the vehicle segments and the reconciliation form the Industrial Business.

Among Daimler Truck's key global competitors are the Volvo Group, the TRATON Group, and PACCAR.

This combined management report pertains to the 2023 financial year. We have combined the management reports for Daimler Truck Holding AG and the Group in this report. We have expanded the combined management report to include the section Sustainability at Daimler Truck, including the non-financial statement of the Group.

Activities of the segments

Trucks North America is the leading manufacturer in terms of sales volumes of heavy-duty trucks for long-haul transportation in North America (Class 8) and ranks second in the vocational market, comprising construction and special vehicles. The segment manufactures and markets commercial vehicles and chassis under the Freightliner, Thomas Built Buses, and Western Star brands. Covering classes 5–8, it caters to the medium to heavy-duty truck market. Trucks North America also supplies trucks for off-road applications, long-haul vehicles, and school buses. With 16 production facilities in the USA, Mexico, and Africa, this segment has the flexibility to adjust its production cost-effectively based on market conditions.

Mercedes-Benz is the top-selling truck brand in the EU30 region (European Union, United Kingdom, Switzerland, Norway). The segment develops, produces, and distributes trucks under the Mercedes-Benz brand in Europe, the Middle East, Africa, and Latin America. It also manages the sales of FUSO trucks in Europe and Latin America. Its product range spans light, medium, and heavy-duty trucks, including special vehicles. Mercedes-Benz trucks cater to various applications such as long-haul, heavy distribution, regional line haul, urban delivery, municipal services, off-road commercial vehicles, and logistics. The segment also manufactures its own powertrains across several production sites in Germany and Brazil. Through its dealer network, Mercedes-Benz offers customers services such as maintenance, repairs, spare parts, digital services, and fleet management.

Additionally, Mercedes-Benz sells used commercial vehicles through its TruckStore locations. The segment operates eleven sites in Europe, Latin America, and Africa.

Trucks Asia combines the business operations of Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) based in Japan and Daimler India Commercial Vehicles (DICV) in India. The segment holds a strong position in Japan, Indonesia, India, and other major markets worldwide. It develops, manufactures, and sells trucks and buses under the FUSO, BharatBenz, and RIZON brands. It also distributes Mercedes-Benz trucks and buses in numerous Asian markets. Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation also manufactures industrial engines. In May 2023, Daimler Truck, MFTBC, Hino Motors, and Toyota Motor Corporation signed a memorandum of understanding to accelerate the development of advanced technologies and to merge Mitsubishi Fuso and Hino Motors. Negotiations to conclude final contracts are ongoing.

The production network of Trucks Asia includes nine locations in Japan, India, Indonesia, Europe, and China. Through Daimler Truck China (DTC), Trucks Asia operates in China, retailing imported Mercedes-Benz trucks. In the joint venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) with Beiqi Foton Motor Co. Ltd (Foton), trucks are produced under the Auman brand. Since 2022, the joint venture has also been selling locally manufactured tractor units under the Mercedes-Benz brand for the Chinese market.

Daimler Buses is a full-service provider of buses and chassis with permissible gross weights exceeding eight tons. With its Mercedes-Benz and Setra brands, the segment is the top-selling manufacturer in its traditional core markets EU30, Brazil, Argentina, and Mexico. The product range of Daimler Buses includes coaches, intercity buses, city buses, and bus chassis. While Mercedes-Benz buses predominantly stand for high-quality technology at cost-effective operating costs, the Setra brand is aimed at an upscale clientele. The segment operates ten sites in Europe, Latin America, North America, and Africa.

For aftersales service and spare parts, Daimler Buses operates its own brand, OMNIplus ON, and for used vehicles its own dealer network, BusStore. Additionally, the segment includes the wholly-owned subsidiary Daimler Buses Solutions GmbH, specializing in designing and establishing e-infrastructure for buses.

Financial Services is one of the world's largest captive financial services providers in the commercial vehicle sector and supports the sale of the Group's truck and bus brands with tailored financial services. These include leasing and financing packages, insurance, rental and fleet management solutions as well as integrated service offerings for zero-emission vehicles and the necessary infrastructure.

Financial Services plays a vital role for the Group's customers, facilitating vehicle use and maintenance on predictable terms. The aim of Financial Services operations is to build and maintain the loyalty of the Group's customer base and contribute to the financial success of the Group.

All segments are committed to the core ambition of Daimler Truck: From 2039 onwards, the Group aims to offer only new vehicles in the regions Europe, North America, and Japan that are CO_2-neutral in driving operation (tank-to-wheel). To that end the Group is developing a comprehensive product portfolio. By the end of 2023, Daimler Truck already had ten locally CO_2-neutral models in series production.

In a joint venture with the Volvo Group, cellcentric GmbH & Co. KG aims to develop, produce, and market hydrogen fuel cells and systems. Additionally, in collaboration with Accelera, a business unit of Cummins, and PACCAR, the Company is planning a joint venture for the production of battery cells for electric commercial vehicles and industrial applications. Daimler Truck supports the establishment of charging infrastructure through a series of strategic partnerships and pilot projects to accelerate the transition to CO_2 neutrality. In the future, there will be an increasing availability of tailored financial services for alternative propulsion technologies.

B.01

Group structure of Daimler Truck[1]

Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
Revenue[2]: €23.5 billion	**Revenue[2]:** €21.6 billion	**Revenue[2]:** €7.1 billion	**Revenue[2]:** €4.6 billion	**Revenue[2]:** €2.7 billion
Active workforce[3]: 28,833	**Active workforce[3]:** 38,470	**Active workforce[3]:** 16,823	**Active workforce[3]:** 15,480	**Active workforce[3]:** 1,818
FREIGHTLINER	Mercedes-Benz	FUSO	Mercedes-Benz	DAIMLER TRUCK Financial Services
WESTERN STAR	FUSO	BHARATBENZ	SETRA	
Thomas BUILT BUSES		Mercedes-Benz		
		RIZON		

1 Presentation of the main brands per segment.
2 Year 2023.
3 At December 31, 2023. This reflects the active workforce excluding vacation employment as a full-time equivalent.

Important Events

In 2023, the global Daimler Truck team worked with great dedication for all who keep the world moving. We focused our strategy on leading the sustainable, zero-emission transportation of the future as well as increasing our profitability, and we are consistently implementing it step by step. On the following pages the past year at Daimler Truck can be reviewed along the most important milestones.



Mercedes-Benz Trucks sets up central logistics hub for the global supply of spare parts
As the heart of Daimler Truck's global supply of spare parts, a completely new logistics hub, the Global Parts Center, will be built in Halberstadt, Saxony-Anhalt. The new logistics hub will deliver up to 300,000 different items to almost 3,000 vehicle dealers in over 170 countries around the world. It is planned that the Global Parts Center will operate CO_2-neutrally from inception. Ceremonial laying of the foundation stone took place the end of September.

Daimler Truck takes efficiency to the next level: The Freightliner SuperTruck II
Daimler Truck North America revealed the Freightliner SuperTruck II in Las Vegas. The concept vehicle was developed as part of the SuperTruck program co-funded by the U.S. Department of Energy, which aims to reduce emissions in road freight transport. As part of the SuperTruck program, Daimler Truck engineers carry out research in next-generation heavy-duty commercial truck technologies.



Freightliner SuperTruck II

Daimler Truck and DEUTZ agree to collaborate on medium-duty and heavy-duty diesel engines
Daimler Truck has entered into a cooperation with DEUTZ, where DEUTZ acquired the on-highway IP rights to medium-duty Daimler Truck engines for further independent development, including for off-road use, for example in agriculture or in construction machinery. In addition, DEUTZ acquired the license rights to further develop heavy-duty Daimler Truck engines and sell them independently. As compensation, Daimler Truck received shares from a non-cash share issue. Daimler Truck now holds 4.19% in DEUTZ AG's share capital. In addition, a cash payment was made to Daimler Truck.

FUSO Canter celebrates its 60th anniversary
FUSO, the Japanese subsidiary of Daimler Truck and one of Asia's leading commercial vehicle manufacturers, is celebrating the 60th anniversary of its Canter light truck. Since its market launch in 1963, more than 4.5 million FUSO Canters have been produced worldwide. Today, the globally popular FUSO Canter is represented in more than 90 markets.

Daimler Truck Financial Services starts in France
Daimler Truck Financial Services completed its initial global rollout with the commencement of operations in France and is now doing business in 16 markets worldwide. The company started in December 2021 in seven countries and opened business in nine additional markets in only 15 months. With a contract volume of €28.3 billion, Daimler Truck Financial Services is one of the world´s largest financial services providers for commercial vehicles.

Daimler Buses introduces recently developed Setra Low Entry inter-city buses
The completely redeveloped Setra MultiClass 500 LE sets new standards in Low Entry inter-city buses. The MultiClass 500 LE range includes public transport bus models with lengths from 10.51 to 14.52 meters, with two or three axles. They cover applications ranging from peri-urban to long-distance inter-city transport in sparsely populated regions.

Daimler Truck collaborates with Siemens to build an integrated digital engineering platform
This new platform will enable Daimler Truck to explore the future of commercial vehicle innovation and optimize product development and lifecycle management of trucks and buses. It will be rolled out globally at all development centers and across all Daimler Truck brands and divisions.

60 years of Mercedes-Benz Trucks in Wörth
With an area of almost three million square meters, Wörth plant is the world's largest in the Mercedes-Benz Trucks production network. With around 10,000 employees, it is also the second-largest employer in Rhineland-Palatinate. In the 60 years since production began, more than 4.4 million trucks have been manufactured in Wörth - including around 790,000 Completely Knocked Down vehicle kits that are shipped to numerous overseas markets for final assembly on site.

Daimler Truck launches RIZON medium-duty electric trucks in the United States
Daimler Truck announced the launch of a line of electric trucks in the US market under the new brand name RIZON. The exclusive distributor Velocity Vehicle Group (Velocity) will provide a comprehensive sales and service network. Daimler Truck Financial Services will support future RIZON customers with flexible financing options.

Touring the Alps with battery and hydrogen – CO_2-neutral trucks from Daimler Truck demonstrate their capabilities
Trucks from Daimler Truck that are CO_2-neutral in driving operation have successfully completed demo tours up to an altitude of 1,560 meters in the heart of Tyrol's Alpine landscape. Two prototype variants of the Mercedes-Benz GenH2 Truck with a hydrogen-based fuel cell drive and a near-production-level, battery-electric Mercedes-Benz eActros 300 Tractor for distribution haulage were deployed.

Daimler Truck unveils Freightliner eM2, extending portfolio of electric vehicles for the North American market
Daimler Truck North America (DTNA), US subsidiary of Daimler Truck and leading manufacturer of medium- and heavy-duty trucks in North America unveiled the all new, fully electric Freightliner eM2 for urban delivery applications. With this new truck, DTNA is extending its lineup for series production electric vehicles for the North American market, accompanying the Freightliner eCascadia Class 8 tractor, the iconic electric school bus Jouley from Thomas Built Buses and the electric walk-in van platform FCCC MT50e.

Sustainable "Made in Europe": Daimler Truck subsidiary FUSO celebrates start of production of the Next Generation eCanter
Ceremonial production start of the Next Generation FUSO eCanter at the Mitsubishi Fuso Truck Europe plant in Tramagal, Portugal. The plant's production is on balance CO_2-neutral and relies on renewable energy sources. Production of the all-electric light truck already started in the first quarter of 2023 at the sister plant in Kawasaki, Japan. Kawasaki delivers the FUSO Next Generation eCanter in Japan as well as in all other non-European markets worldwide. The Next Generation eCanter is now available in a total of 42 variants with six wheelbases and a gross vehicle weight of 4.25 to 8.55 tonnes. Depending on the wheelbase, three different battery packs are available: S, M and L. The batteries use lithium iron phosphate (LFP) cell technology. These are characterized by a long service life and more usable energy.



Second Annual General Meeting of Daimler Truck Holding AG on June 21, 2023

Successful General Meeting
The shareholders of Daimler Truck Holding AG approved all resolutions proposed by management with a large majority - including the proposal for the first dividend payment in the Company's young history of €1.30 per share.

World premiere at Global Public Transport Summit 2023: Mercedes-Benz eCitaro fuel cell – greater range thanks to fuel cell
At the Global Public Transport Summit 2023 in June, Daimler Buses showcased the first series-production electric bus with fuel cell as a range extender: the Mercedes-Benz eCitaro fuel cell. The new, zero-emission regular-service bus combines vast range with high passenger capacity. In the articulated bus variant, the eCitaro fuel cell can run for around 350 kilometers without having to recharge, offering space for up to 128 passengers.

Daimler Truck, Mitsubishi Fuso, Hino and Toyota Motor Corporation conclude a Memorandum of Understanding
At the end of May, Daimler Truck AG, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, Hino Motors Ltd. and Toyota Motor Corporation concluded a Memorandum of Understanding (MoU) on accelerating the development of advanced technologies and merging FUSO and Hino under the umbrella of a holding company. Negotiations to conclude final contracts are ongoing. At the time of reporting, IFRS 5: Non-Current Assets Held for Sale and Discontinued Operations was not applied in this regard.

Daimler Truck mourns the death of Chief Financial Officer Jochen Goetz
The Supervisory Board, Board of Management and employees of Daimler Truck received the news of the death of their Chief Financial Officer Jochen Goetz with shock and great sadness. Jochen Goetz died suddenly and unexpectedly in a tragic incident on August 5, 2023, at the age of 52. Since then, Chairman of the Board of Management Martin Daum, took over the responsibility for Finance and Controlling on an interim basis. With effect from April 1, 2024, Eva Scherer will join as a new member of the Board of Management and will assume responsibility for Finance and Controlling. The appointment is made for three years until March 31, 2027.

95 eCitaro and e-infrastructure as a complete system for Den Haag
Daimler Buses will deliver at least 95 battery-electric solo and articulated Mercedes-Benz eCitaro and eCitaro G city buses to the city of Den Haag by 2024, together with the e-infrastructure required for their operation. Den Haag is not only the third-largest city in the Netherlands, but also the seat of parliament and government of the Kingdom of the Netherlands and capital of the province of South Holland.

Capital Market Day 2023 in Boston
After its first year as an independent company, Daimler Truck Holding AG held its Capital Market Day 2023 in Boston (Massachusetts, USA). The main topics presented were an increase in the earnings outlook for 2023, confirmation of ambitions for 2025, a revised capital allocation framework including a share buyback program and the Company's commitment to achieving its 2030 sustainable growth targets. From the beginning of August 2023, Daimler Truck commenced buying back its shares on the open market. Own shares up to a value of €2 billion are intended to be acquired over a period of up to 24 months.

Daimler Truck, EnBW and the City of Wörth am Rhein establish a joint venture for a project of future importance: Sustainable heat generation through geothermal energy in Wörth
The partners want to jointly investigate the possibility of exploration, development, and extraction of environmentally friendly energy using geothermal heat at the Mercedes-Benz production site in Wörth. The joint venture for sustainable heat generation should make a decisive contribution to decarbonization in the region.

Cummins, Daimler Truck and PACCAR plan U.S. joint venture for battery cell production
Cummins subsidiary Accelera, Daimler Truck and PACCAR are partnering to accelerate and localize battery cell production and further expand the battery supply chain in the United States. The planned joint venture will produce battery cells for electric commercial vehicles and industrial applications. Total investment is expected to be in the range of $2-3 billion for the 21-gigawatt hour factory. Accelera by Cummins, Daimler Trucks & Buses US Holding LLC and PACCAR will each own 30% of, and jointly control, the joint venture. EVE Energy, a global leader in the manufacture of LFP battery cells for the vehicle industry, publicly traded on the Shenzhen stock exchange, will serve as the technology partner in the joint venture with 10% ownership and will contribute its industry-leading battery cell design and manufacturing know-how.

Record order for Daimler Truck's FUSO: Approximately 900 all-electric eCanter for Yamato Transport in Japan
Japanese subsidiary Mitsubishi Fuso Bus and Truck Corporation announced the handover of the first FUSO Next Generation eCanter to Yamoto Transport Co, Ltd. The all-electric truck is the first of approximately 900 all-electric vehicles ordered from FUSO - the largest single order of FUSO's light-duty electric truck eCanter to date. Deliveries of further vehicles to the customer follow successively.

Mercedes-Benz GenH2 Truck breaks 1,000 kilometer mark with one tank of liquid hydrogen
With the #HydrogenRecordRun, Daimler Truck reaches another milestone in its hydrogen and battery-powered vehicles dual strategy. The prototype completed the journey from Wörth to Berlin fully loaded and with a gross vehicle weight of 40 tonnes under real-life conditions, without emitting any CO_2 during the journey.



Daimler Truck #HydrogenRecordRun: Mercedes-Benz GenH2 Truck breaks 1,000 kilometers mark with one tank full of liquid hydrogen

Daimler Truck publishes Green Finance Framework
With the publication of the Green Finance Framework, the Company created the basis for the issuance of green bonds and the utilization of other green financing instruments. The proceeds raised are to be earmarked for financing sustainability projects, such as the development and manufacture of zero-emission trucks and buses and the generation of electricity and heat from renewable energy sources.

Daimler Truck Financial Services and Electrada develop Charging-as-a-Service solution for electric trucks and buses in the US
In the USA Daimler Truck Financial Services is partnering with Electrada, a developer, owner and operator of electric vehicle charging infrastructure, to support Daimler Truck Financial Services customers in the transformation towards sustainable transport. The companies signed an agreement to develop a Charging-as-a-Service (CaaS) solution. In a first step, the all-in-one solution will be developed for projects with selected customers in the USA in the first half of 2024.

Mercedes-Benz Trucks celebrates world premiere of the battery-electric long-distance truck eActros 600
Mercedes-Benz Trucks unveiled the series version of the first battery-electric long-haul truck with a star and presented the Mercedes-Benz eActros 600 as a world premiere in front of an international audience. With the heavy-duty electric truck, the manufacturer wants to define a new standard in road transport when it comes to technology, sustainability, design and profitability for operators of electric fleets.



RIZON truck for urban delivery

Daimler Truck subsidiary FUSO presents fully remodelled heavy-duty truck Super Great
The new FUSO Super Great truck combines high performance with efficiency and advanced safety features. The vehicle shares the global platform with Daimler Truck heavy-duty trucks and is equipped with the 6R30 high-performance 12.8L engine, which is based on the OM471 engine and produced in the Daimler Truck plant in Mannheim, Germany.

Daimler Truck North America starts series production of battery-electric Freightliner eM2
Daimler Truck North America (DTNA) starts series production of the Freightliner eM2 at its manufacturing plant in Portland (Oregon, USA). The battery-electric medium-duty truck is designed for pick-up and delivery applications and represents one of now ten battery electric vehicles from Daimler Truck in series production worldwide.

Daimler Truck electric truck brand RIZON has achieved full homologation in the U.S.
RIZON, the newest brand of Daimler Truck has achieved full homologation in the United States, clearing the way for the sale of their electric trucks nationwide. RIZON recently received both Environmental Protection Agency (EPA) certification and dual CARB Executive Orders and is in full compliance with the U.S. Federal Motor Vehicle Safety Standards.

Performance measurement system

Value-based performance measurement system

The value-based performance measurement system of Daimler Truck is intended to ensure that the interests and demands of our investors are taken into account in our decisions. Therefore the financial steering of Daimler Truck is linked to the development of the Company's value. The return expectations of Daimler Truck's investors are therefore also taken into account in this respect.

Financial performance measures

Revenue
Revenue is the baseline indicator for sales-related performance of the Group, the Industrial Business and its segments as well as for Financial Services. For the Industrial Business, it mainly results from the sales of vehicles and service parts as well as from other vehicle-related services. Additionally, revenue from the rental and leasing business as well as interest from the Financial Services business is included.

EBIT
EBIT is used as the measure of operating profit for the Group, the Industrial Business and its segments, as well as for Financial Services. As earnings before interest and income taxes, EBIT reflects the profit responsibility of the segments.

The respective EBIT is derived from gross profit, which is the result of revenue less cost of sales. Operating profit is then calculated, with consideration of selling expenses, general administrative expenses, research and non-capitalized development costs, and other income and expenses. The EBIT of the Industrial Business additionally includes other reconciliation items of the Group that cannot be allocated to the segments. The EBIT for Financial Services already includes the interest result from operating activities, which is typical for the banking business.

To provide a more transparent picture of our ongoing business, we also calculate and report adjusted EBIT for the Group, the Industrial Business and its segments and Financial Services. The adjustments include individual items if they lead to material effects in a reporting year or in special cases after approval by the CFO of Daimler Truck. These individual items may in particular relate to legal proceedings and related measures, restructuring measures and M&A transactions.

Return on sales (Industrial Business)
The return on sales is used to assess sales-based profitability in the Industrial Business. It is calculated as the ratio of EBIT to revenue. Revenues are primarily influenced by unit sales. Based on the adjusted EBIT, we also report the adjusted return on sales for the Industrial Business and its segments.

Return on capital employed (Industrial Business)
The return on capital employed is used to assess the profitability of the invested capital in the Industrial Business. It is calculated as the ratio of EBIT to the average operating net assets of the Industrial Business. If the return on capital employed exceeds the cost of capital rate before taxes, value is created from the perspective of our shareholders. The cost of capital rate is derived from the minimum rates of return of our equity investors and creditors. For the financial year 2023, the cost of capital rate for the Industrial Business is 12% before taxes.

Operating net assets (Industrial Business)
The segments of the Industrial Business are accountable for all assets and liabilities which are in their operative control. Their net value represents the capital employed of the Industrial Business segments for running their business. The operating net assets of the Industrial Business additionally include other reconciliation items of the Group that cannot be allocated to the segments. Items related to liquidity, income taxes or pensions are not part of the operating net assets. The steering of the Industrial Business and its segments is based on the average operating net assets of the year which is calculated from the average operating net assets of the respective end of quarters.

Free cash flow (Industrial Business)
The main indicator of the financial strength of the Daimler Truck Group is the free cash flow of the Industrial Business. In addition to cash flows from operating activities, this also includes cash flows from investing activities of the Industrial Business. The cash flows from the purchase and sale of marketable debt securities and similar cash investments included in cash flows from investing activities are eliminated, as these securities are classified as cash and cash equivalents and their change is therefore not part of the free cash flow of the Industrial Business.

On the other hand, effects in connection with the recognition of rights of use resulting from lessee accounting, which are mainly non-cash-effective, are included in the free cash flow of the Industrial Business. The free cash flow of the Industrial Business also includes other reconciliation items not attributable to the segments.

For a more transparent presentation of the ongoing business, we additionally identify and report an adjusted free cash flow of the Industrial Business.

Investments in property, plant and equipment
The Group's investments in property, plant and equipment are an important performance indicator for Daimler Truck to manage our asset base. They serve to further enhance the attractiveness and future viability of our product range and production processes. In addition to investments in plant and equipment, this item also includes investments in land, buildings and operating facilities.

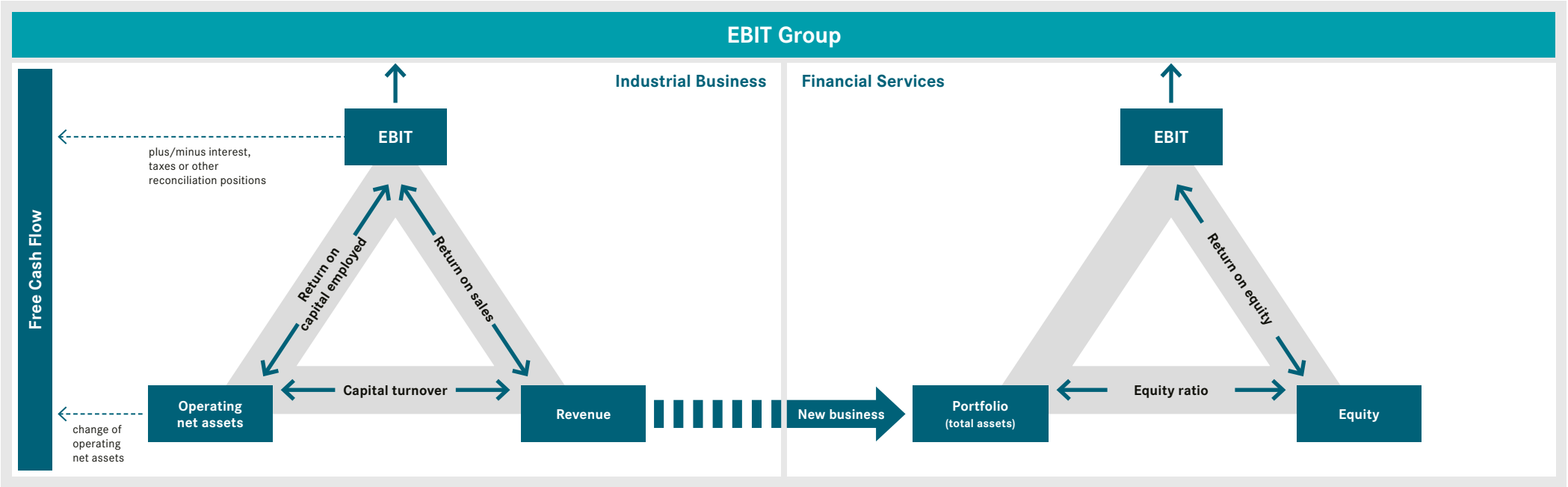
Research and development
The Group's research and development expenditures are another main performance indicator for preserving our future viability. This indicator is used to support decision making on future activities with regard to the technological challenges ahead, and thus to further strengthen the competitive position of Daimler Truck. In addition to research and non-capitalized development costs, the Group's capitalized development expenditures are also included.

Return on equity (Financial Services)
For Financial Services, profitability is assessed on the basis of return on equity. The return on equity is calculated as EBIT divided by quarterly average equity. If the return on equity exceeds the cost of equity rate, we create value for shareholders in the Financial Services segment. The cost of equity rate for the financial year 2023 is 14% before taxes. Based on adjusted EBIT, we also report an adjusted return on equity for Financial Services.

New business (Financial Services)
New business is a key performance indicator for Financial Services. The figure indicates the newly concluded contract volume of leasing and financing contracts.

B.02

Financial performance measurement system



Non-financial performance measures

In addition to financial measures, we use various non-financial measures to manage the Company. Of particular importance in this respect are the unit sales of the Industrial Business. They are calculated as the total of vehicle sales in the Industrial Business less intersegment Group transactions. In addition, Daimler Truck pursues non-financial goals in the area of sustainability, which are described in more detail in the chapter Sustainability at Daimler Truck. Non-financial, sustainability-related components are also anchored in the variable remuneration of the Board of Management. In the financial year 2023, the zero-emission vehicle sales, the reduction of CO_2-emissions of our Daimler Truck production sites, the well-being of employees and the global share of female managers were taken into account in the remuneration model. This creates an incentive to consistently implement our sustainable business strategy.

Definition of sensitivities

For a qualitative-comparative description of changes per key figure, we use the intervals defined below.

The overall market as well as unit sales and revenue of Daimler Truck are considered to be at the prior year's level if they are within a range of minus 2.0% to +2.0%. If there is a change in a range between below minus 2.0% and minus 7.5% or between above +2.0% and +7.5%, we refer to a slight decrease or a slight increase compared with the prior year. If the change is more than +7.5% or less than minus 7.5% compared with the prior year, we classify this as a significant increase or a significant decrease.

EBIT and adjusted EBIT, research and development expenditures as well as investments in property, plant and equipment are considered to be at the prior year's level if they are within a range of minus 5.0% to +5.0%. If there is a change in a range between below minus 5.0% and minus 15.0% or between above +5.0% and +15.0%, we refer to a slight decrease or a slight increase compared with the prior year. If the change is more than +15.0% or less than minus 15.0% compared with the prior year, we classify this as a significant increase or a significant decrease.

The free cash flow of the Industrial Business is considered to be at the prior year's level if it is within a range of minus 10.0% to +10.0%. If there is a change in a range between below minus 10.0% and minus 25.0% or between above +10.0% and +25.0%, we refer to a slight decrease or a slight increase compared with the prior year. If the change is more than +25.0% or less than minus 25.0% compared with the prior year, we classify this as a significant increase or a significant decrease.

Key performance indicators

Key performance indicators for the Daimler Truck Group within the meaning of German Accounting Standard (Deutscher Rechnungslegungs Standard or DRS) No. 20 for 2023 include the following performance measures at Group level: revenue, EBIT and adjusted EBIT. The most important indicators for the Industrial Business are both unit sales and free cash flow. The adjusted return on equity and new business constitute the most significant key performance indicators for the Financial Services segment.

Detailed information on the development of financial and non-financial performance indicators can be found in the chapters Economic Conditions and Business Development, Profitability, Liquidity and Capital Resources, Financial Position, Sustainability at Daimler Truck, as well as in the Outlook in the combined management report as well as in the remuneration report at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Declaration on Corporate Governance

The combined Declaration on Corporate Governance for the Company and the Group pursuant to Sections 289f and 315d of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch or HGB) can be found in the chapter Declaration on Corporate Governance in the Annual Report and at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports. Pursuant to Section 317 Subsection 2 Sentence 6 of the German Commercial Code (HGB), the auditor's review of the statements pursuant to Section 289f Subsections 2 and 5 and Section 315d of the German Commercial Code (HGB) is limited to determining whether such statements have actually been provided.

Economic Conditions and Business Development

The definition of the sensitivities for the qualitative comparative description of changes in key figures (“on”, “slightly” and “significantly” above or below the prior-year level) can be found in chapter Corporate Profile of the combined management report.

The world economy

Despite geopolitical crises, the development of the global economy in the reporting year was more stable than originally expected. International supply chains have largely stabilized and COVID-19 restrictions have been lifted. However, regional and sectoral supply bottlenecks continued to lead to constraints. The real economic impact of the Russia-Ukraine war has weakened compared to 2022, which was mainly reflected in reduced energy prices. Even the initially feared natural gas shortage in Europe has not materialized. Likewise, the Hamas terrorist attack in October had no sustained impact on the price level for crude oil. Overall, global price pressure decreased in the year under review, although inflation rates were still well above the central banks' target values. Global inflation averaged around 5.5% in 2023, leading to a continued restrictive monetary policy environment. The global gross domestic product (GDP) increased by roughly 2.5% in the past reporting year.

The US economy developed more strongly than expected. The Federal Reserve (Fed) increased the key interest rate to a range of 5.25% to 5.50% during 2023 due to the still high inflation rates. The average rise in consumer prices last year was 4.1%. However, private consumption increased significantly, also due to a strong labor market and available excess savings. The US economy grew by 2.5% in 2023 calendar year.

In the eurozone, the conditions in the energy markets eased over the course of the reporting year, which was reflected in reduced prices for crude oil, gas and power. However, 2023 inflation remained with 5.4% above the target value, meaning that the European Central Bank (ECB) further raised its key interest rate during the last year. At the end of 2023 the key interest rate was 4.5%. Overall, there was a clear economic downturn in the eurozone compared to 2022 with growth of just 0.5%, although this varied regionally: the performance of the German economy fell by 0.1%, the GDP in France rose slightly by 0.9% and the overall economy in Spain actually grew by 2.5%.

In Japan, the economy grew by 1.9%, above the long-term average. After the zero-COVID-19 policy was lifted, the Chinese economy recovered more slowly than expected. However, the Chinese government's official target was achieved with growth of 5.2%. In Brazil, GDP grew by around 3.0%, with lower inflation allowing the Brazilian central bank to cut key interest rates over the course of the year.

In this environment, exchange rates were volatile. The exchange rate of the US dollar against the euro ranged between 1.05 and 1.13 during the year. At year-end, the euro was around 4% stronger than at the end of 2022. The Japanese yen fluctuated against the euro between 138 and 164. By the end of the year, the euro appreciated by more than 11%. The euro lost around 5% against the Brazilian real.

The commercial vehicle market

The major truck markets developed very positively. In North America, the market for heavy-duty trucks (Class 8) grew by 7% to 331 thousand units. Sales of heavy-duty trucks were also very dynamic in the EU30 region (European Union, United Kingdom, Switzerland and Norway). The market volume increased by 15% to 342 thousand units in the reporting year. The Brazilian market for heavy-duty trucks weakened significantly, with a decline of 17% compared to the prior year. In Japan, the market volume of heavy-duty trucks increased by 24%, while in China the market grew by 36%.

Key sales markets for heavy buses also performed well in the reporting year. Although the market volume in the EU30 region was still below the pre-pandemic level, it recorded strong growth of 20% compared to the prior year. The Brazilian heavy bus market continued its upward trend in 2023, increasing by 18%.

Business development

Unit sales

Daimler Truck increased unit sales to 526,053 (2022: 520,291) vehicles in 2023. The share of emission-free vehicles has increased significantly to 3,443 (2022: 914) units. The unit sales performance is shown in table ↗ B.03 and is explained below at segment level.

The **Trucks North America** segment achieved unit sales of 195,014 vehicles (+4%) in 2023 due to strong market demand and despite supplier bottlenecks. In the USA, we were able to increase our unit sales to 162,949 trucks by 3% compared to the prior year. We achieved a significant increase in unit sales in Canada with 16,420 units (+13%) and in Mexico with 13,867 units (+16%).

In 2023, the **Mercedes-Benz** segment recorded a slight decline in unit sales with 158,511 (2022: 166,369) vehicles. Despite supplier bottlenecks and supported by improved market conditions, sales in the EU30 region rose significantly by 9% to 94,001 units. In contrast, unit sales in Brazil, our main market in Latin America, fell significantly by 52% to 17,487 units, primarily due to the introduction of the Euro VI emissions standard.

Unit sales in the **Trucks Asia** segment increased by 3% to 161,171 vehicles due to overall stronger market demand and decreasing supplier bottlenecks. In Japan, unit sales increased significantly by 38% to 39,021 trucks and buses. In India, the segment also recorded a significant increase of 39% to 25,435 units. In contrast, unit sales in Indonesia fell by 20% to a total of 35,311 units due to a market decline.

Unit sales from our Chinese joint venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), to which trucks of the Auman brand and, since the fourth quarter of 2022, Mercedes-Benz trucks produced in China also contribute, increased significantly to 70,078 units (2022: 49,159). The unit sales improvement was mainly due to the market development in China compared to the very low level of the previous year.

Unit sales in the **Daimler Buses** segment in 2023 were significantly above that of the prior year at 26,168 units (+9%). The increase in unit sales was mainly due to a recovery in the European coach market, which led to a significant increase in unit sales in the EU30 region by 26% to 7,976 units. In North America, unit sales also increased significantly by 39% to 3,834 units. In contrast, unit sales in Brazil, our main market in Latin America, fell by around 12% to 9,480 units, primarily due to the introduction of the Euro VI emissions standard.

In the 2023 reporting year, the **Financial Services** segment leased or financed more than one in five new vehicles from the Daimler Truck Group in 16 markets. At the end of 2023, the segment had a total contract volume of €28.3 billion (+17%). On the one hand, this growth was attributable to strong operations in North America. On the other hand, growth was characterized by the start of operational business in Germany and France as well as positive developments in the Phase 2 markets. Adjusted for exchange rates and contract volumes in Germany and France, this corresponds to growth of 17%. During the course of the year, Financial Services concluded new financing and leasing contracts worldwide worth a total of €11.3 billion (+20%).

B.03

Unit sales[1]

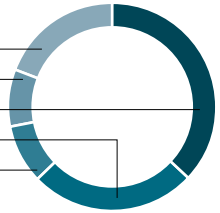
	2023	2022	% change
Daimler Truck Group	**526,053**	520,291	+1
Trucks North America	**195,014**	186,779	+4
Mercedes-Benz	**158,511**	166,369	-5
Trucks Asia	**161,171**	155,967	+3
Daimler Buses	**26,168**	24,041	+9

1 The total of the segments does not correspond to unit sales at Group level due to eliminations between the segments.

B.04

Unit sales structure of Daimler Truck

EU30	19%
Latin America[1]	9%
North America	37%
Asia	26%
Other markets	9%



1 Excluding Mexico.

B.05

Market shares[1]

in %	2023	2022	2023/2022 Change in percentage points
Trucks North America			
North America[2] Class 8	**39.1**	40.0	-1.0
North America[2] Class 6-7	**34.8**	37.6	-2.8
North America[2] Class 6-8	**37.8**	39.3	-1.6
Mercedes-Benz			
EU30[3] HDT	**19.0**	20.0	-1.0
EU30[3] MDT	**25.3**	29.3	-4.1
EU30[3] HDT/MDT	**19.6**	20.9	-1.2

1 Based on information from registration authorities of the regions and on estimates in individual markets.
2 United States, Canada and Mexico.
3 European Union, United Kingdom, Switzerland and Norway.

Order situation
The vehicle segments produce both vehicles preconfigured by the manufacturer and vehicles equipped to order in accordance with customers' requirements. In this context, we flexibly adjust capacities for individual models to changing demand.

Incoming orders and the order backlog declined in the 2023 financial year compared to the previous year's high level. This development resulted, among other things, from diminishing catch-up effects and normalized ordering behavior.

Investment and research activities

Investments in property, plant and equipment
Investments in property, plant and equipment at the Daimler Truck Group amounted to €1,026 million for 2023 and were therefore slightly higher than in the prior year (2022: €898 million).

All segments focused on transformation. Investments were made primarily in new technologies (for example zero-emission vehicles and digitalization) and the ongoing development of existing products, as well as in the expansion of sales and spare parts centers.

Investments in property, plant and equipment in the **Trucks North America** segment amounted to €235 million and were slightly higher than in the prior year (2022: €216 million). These were characterized by the expansion of production facilities and test centers as well as investments in new production equipment to support the transformation to zero emission vehicles.

The investments in property, plant and equipment in the **Mercedes-Benz** segment were made primarily in the production preparation of major projects, including compliance with new legal requirements and the launch of additional zero-emission models. In the sales function, further investments were made primarily in the establishing the infrastructure of the Company's own spare parts business, following the spin-off from the former Daimler AG (now Mercedes-Benz Group AG). Overall, investments in property, plant and equipment amounted to €533 million by the end of 2023 and were therefore significantly higher than in the prior year (2022: €431 million).

Investments in property, plant and equipment in the **Trucks Asia** segment amounted to €128 million in 2023 and were therefore significantly lower than in the prior year (2022: €153 million), largely influenced by the change of the exchange rate against the Japanese yen. The core areas of investment were e-mobility, digitalization and new technologies as well as the expansion and optimization of infrastructure. These investments supported the transformation to new technologies, establishment of a sustainable and competitive product portfolio and increased market share.

At €115 million, investments in property, plant and equipment in the **Daimler Buses** segment were significantly higher than in the prior year (2022: €85 million). The focus in 2023 was on the completion of the Service Center in Berlin and the expansion of the locations in Holysov (Czech Republic), Ligny (France) and Hosdere (Turkey).

Research and development
In terms of expenditure on research and development (including capitalization), Daimler Truck is sticking to its strategic goals and investing in transformation as a priority. In 2023, the focus was on zero-emission vehicles and automated driving. For example, the development of autonomous driving was driven towards commercial implementation. In addition, investments were made in fuel efficiency and optimizing the existing product portfolio. Research and development expenditure amounted to €1,965 million (including capitalization) and was therefore slightly higher than in the prior year (2022: €1,785 million).

Of the development costs, €208 million was capitalized (2022: €167 million), equivalent to a capitalization rate of 11% (2022: 9%). Amortization of capitalized research and development expenditure amounted to €94 million in the year under review (2022: €120 million).

Expenditure on research and development in the **Trucks North America** segment amounted to €663 million, a slight increase compared to the prior year (2022: €599 million), mainly due to investments in the development of zero-emission vehicles and in improving fuel efficiency and the performance of existing products.

In 2023, research and development expenditure in the **Mercedes-Benz** segment continued to focus on the development of battery- and hydrogen-powered vehicles. In parallel, the conventional powertrain was adapted to future emission standards. Expenditures amounted to €801 million, therefore slightly above the prior year's level (2022: €736 million).

The research and development expenditure of the **Trucks Asia** segment of €179 million was slightly below the prior year's level (2022: €194 million), largely influenced by the exchange rate against the Japanese yen. The focus was on the development of all-electric vehicles and digital services as well as the further development of the existing portfolio.

In the **Daimler Buses** segment, €172 million was invested in research and development in 2023 (2022: €148 million). Expenditure was therefore significantly above that of the prior year. In 2023 there was a significant shift toward zero-emission drive systems. Investments were also made in preparing the coach portfolio to meet the Euro VII emission standard.

Profitability, Liquidity and Capital Resources, Financial Position

In order to obtain a better insight into the profitability, liquidity and capital resources, and financial position, the condensed consolidated statement of income, condensed consolidated statement of cash flows, and condensed consolidated statement of financial position are presented, in addition to the Daimler Truck Group, for the "Industrial Business" and for "Financial Services". The Industrial Business and Financial Services columns represent a business perspective. The Industrial Business comprises the vehicle segments Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia and Daimler Buses, and the reconciliation. Financial Services corresponds to the Financial Services segment. The eliminations of intra-Group transactions between the Industrial Business and Financial Services are generally allocated to the Industrial Business and are reported in the reconciliation.

The following information explains the changes in the reporting year compared to the prior year and takes into account all effects that are significant from the Daimler Truck Group perspective.

The definition of the sensitivities for the qualitative-comparative description of changes in key figures ("on", "slightly" and "significantly" above or below the prior-year level) can be found in chapter Corporate Profile of the combined management report.

Due to rounding, individual figures may not add up precisely to the totals shown and percentages presented may not accurately reflect the absolute values to which they relate.

Profitability

Statement of income of the Daimler Truck Group
At €55.9 billion, the Daimler Truck Group's **revenue** in 2023 was 10% higher than the previous year's €50.9 billion, a significant improvement. Revenue of the Industrial Business also increased significantly by 8% to €53.2 billion (2022: €49.2 billion). The increase in revenue resulted primarily from improved net pricing in the vehicle segments as well as positive volume and mix effects in unit sales. Adjusted for exchange rate effects, the Group's revenue increased by 13%. The negative exchange rate effects resulted in particular from the translation of the US dollar and Japanese yen. ↗ B.06

Cost of sales amounted to €44.0 billion in the reporting year and rose slightly by 6% compared to the prior year. The increase in cost of sales resulted primarily from increased material costs and increased unit sales. Exchange rate effects, particularly from the translation of US dollar and Japanese yen, had a compensating effect. ↗ B.07

Overall, **gross profit** rose significantly to €11.9 billion (2022: €9.4 billion) and as a percentage of revenue to 21.3% (2022: 18.5%). ↗ B.07

At €2.9 billion, **selling expenses** were at the same level as the previous year. The prior year included a special item arising from the impairment of trade receivables in connection with the Russia-Ukraine war. The ratio of selling expenses to revenue fell from 5.7% to 5.2%. ↗ B.07

B.06
Revenue by segment and region

In millions of euros	2023	2022	23/22 % change
Daimler Truck Group	**55,890**	50,945	+10
of which Industrial Business	**53,216**	49,186	+8
Segments			
Trucks North America	**23,492**	22,039	+7
Mercedes-Benz	**21,638**	20,213	+7
Trucks Asia	**7,060**	6,499	+9
Daimler Buses	**4,566**	3,689	+24
Financial Services	**2,674**	1,759	+52
Reconciliation	**-3,541**	-3,253	+9
Regions			
Europe	**18,426**	15,330	+20
of which Germany	**6,845**	5,532	+24
North America	**24,613**	22,587	+9
of which United States	**20,056**	19,175	+5
Asia	**7,172**	6,546	+10
of which Japan	**3,400**	2,864	+19
Latin America[1]	**3,521**	4,587	-23
Other markets	**2,158**	1,895	+14

1 Excluding Mexico.

In the past financial year, **general administrative costs** increased significantly from €2.0 billion to €2.4 billion. The increase resulted primarily from higher personnel and IT costs, particularly in connection with the spin-off. The ratio of general administrative costs to revenue rose from 3.8% to 4.3%. ↗ **B.07**

At €1.8 billion, **research and non-capitalized development costs** in the 2023 financial year were slightly above the prior-year level (2022: €1.6 billion). Further information on this can be found in the "investment and research activities" section of the chapter Economic Conditions and Business Development in the combined management report. ↗ **B.07**

Other operating income was below the prior-year level at €563 million (2022: €703 million). The prior year included income from bargain purchase for acquisitions at a price below market value and from the termination of pre-existing relationships in connection with the acquired financial services business. ↗ **B.07**

In 2023, **profit on equity-method investments, net**, was minus €109 million (2022: minus €226 million), significantly better than the previous year's level. The difference is primarily due to the impairment of the at-equity carrying amount of Daimler Kamaz Truck Holding GmbH (DKTH) in the prior year as a result of the Russia-Ukraine war. Daimler Truck disposed of DKTH on December 30, 2022. ↗ **B.07**

The **other financial income/expense, net** fell from €90 million to minus €132 million, mainly due to effects from the change in discount rates, which led to positive special effects in the prior year due to the increase in interest rates. ↗ **B.07**

Earnings before interest and taxes (EBIT) of €5.2 billion in the 2023 financial year were significantly higher than the previous year's figure of €3.5 billion. Positive effects on EBIT arose primarily from improved net pricing in the vehicle segments, from positive volume and mix effects in unit sales and from positive developments in the aftersales business. This was offset by the inflation-related increase in costs, particularly in material costs, as well as higher personnel costs. ↗ **B.07**

B.07

Condensed Consolidated Statement of Income

	Daimler Truck Group		Industrial Business		Financial Services	
	2023	2022	**2023**	2022	**2023**	2022
In millions of euros						
Revenue	**55,890**	50,945	**53,216**	49,186	**2,674**	1,759
Cost of sales	**-43,968**	-41,513	**-41,824**	-40,224	**-2,144**	-1,289
Gross profit	**11,922**	9,432	**11,392**	8,963	**530**	470
Selling expenses	**-2,890**	-2,928	**-2,760**	-2,806	**-130**	-121
General administrative expenses	**-2,413**	-1,957	**-2,195**	-1,741	**-218**	-216
Research and non-capitalized development costs	**-1,757**	-1,618	**-1,757**	-1,618	**–**	–
Other operating income/expense	**563**	703	**557**	521	**6**	182
Profit/loss on equity-method investments, net	**-109**	-226	**-109**	-226	**–**	–
Other financial income/expense, net	**-132**	90	**-131**	93	**-1**	-4
EBIT	**5,183**	3,496	**4,997**	3,185	**186**	310
Interest income/expense net	**144**	-46	**146**	-40	**-2**	-5
Profit before income taxes	**5,327**	3,449	**5,143**	3,145	**184**	305
Income taxes	**-1,355**	-686	**-1,304**	-631	**-51**	-56
Net profit	**3,971**	2,763	**3,839**	2,514	**133**	249
thereof attributable to non-controlling interests	**196**	99				
thereof attributable to the shareholders of Daimler Truck Holding AG	**3,775**	2,665				
Earnings per share (in euros) based on profit attributable to the shareholders of Daimler Truck Holding AG						
Basic and diluted	**4.62**	3.24				

Adjusted EBIT was €5.5 billion (2022: €4.0 billion). The reconciliation from EBIT to adjusted EBIT is shown in table ↗ **B.09**.

Interest income/expense, net improved from minus €46 million to €144 million. ↗ **B.07**

The tax expense reported under **income taxes** increased from €686 million to €1,355 million. The higher effective tax rate of 25.4% in the 2023 financial year (2022: 19.9%) results from lower tax income from previously unrecognized deferred tax assets. ↗ **B.07**

The Group's **net profit** of €4.0 billion was significantly above the previous year's result (2022: €2.8 billion). Of the net profit, €196 million was attributable to **non-controlling interests** (2022: €99 million). The share of **net profit attributable to shareholders of Daimler Truck Holding AG** amounted to €3.8 billion (2022: €2.7 billion). ↗ **B.07**

Further information on the individual items of the Consolidated Statement of Income is provided in Notes 5 ff to the Consolidated Financial Statements.

Revenue and EBIT of the segments
The revenue of the **Trucks North America** segment increased 7% to €23,492 million in the 2023 financial year, due in part to improved net pricing and increased unit sales.

The improved net pricing and the increase in unit sales, despite ongoing supplier bottlenecks, had a positive impact on the gross profit. Further positive effects resulted from exchange rates and improved material efficiency. This was offset by additional costs due to inefficiencies caused by supplier bottlenecks and higher personnel costs. In total, gross profit rose from 17.5% to 19.5%. No adjustments were made; in the prior year these amounted to €3 million in connection with the spin-off.

EBIT amounted to €2,887 million (2022: €2,376 million), adjusted EBIT to €2,887 million (2022: €2,379 million). The adjusted return on sales was at 12.3% (2022: 10.8%). ↗ B.08 ↗ B.09

The revenue of the **Mercedes-Benz** segment increased by 7% to €21,638 million in the 2023 financial year, largely due to improved net pricing.

Improved net pricing, the strong aftersales business and the impact of sales mix had a positive impact on gross profit. This was offset by inflation-related increase in material costs, a normalization of the used vehicle business and the loss of the previous year's positive effects from the license agreement with Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA). Gross profit rose from 18.2% to 22.6%. The adjustments included expenses in connection with the spin-off of €144 million (2022: €67 million, M&A transactions) as well as expenses for personnel cost optimization programs of €16 million (2022: €169 million). The adjustments did not include any expenses in connection with the Russia-Ukraine war (2022: €205 million, M&A transactions).

EBIT amounted to €2,038 million (2022: €1,188 million), adjusted EBIT to €2,199 million (2022: €1,629 million). At 10.2%, the adjusted return on sales of was above the previous year's adjusted value of 8.1%.
↗ B.08 ↗ B.09

The revenue of **Trucks Asia** increased to €7,060 million (2022: €6,499 million) in the 2023 financial year, due, among other things, to improved net pricing and increased unit sales.

Improved net pricing and a strong aftersales business had a positive influence on gross profit. Exchange rate effects, inflation-related cost increases, particularly for materials, and higher personnel costs had an opposing effect. Gross profit rose in total from 17.6% to 18.8%. No adjustments were made; in the prior year these included impairments in connection with the Russia-Ukraine war in the amount of €8 million and special effects in connection with the spin-off in the amount of €1 million (M&A transactions).

EBIT amounted to €330 million (2022: €161 million), adjusted EBIT to €330 million (2022: €171 million). At 4.7%, the adjusted return on sales was above the adjusted previous year's value of 2.6%.
↗ B.08 ↗ B.09

The revenue of **Daimler Buses** increased by 24% to €4,566 million in the 2023 financial year, due, among other things, to improved net pricing and increased unit sales.

The improved net pricing, increased unit sales, effects from the sales mix, exchange rate effects and strong aftersales business had a positive impact on gross profit. This was offset by inflation-related increase in costs, particularly for materials, as well as higher personnel costs. Gross profit therefore rose from 11.6% to 15.8%. No adjustments were made; in the prior year these included expenses for personnel cost optimization programs in the amount of €56 million as well as expenses for M&A transactions in connection with the sale of Minibus GmbH in the amount of €7 million, the spin-off in the amount of €2 million and the Russia-Ukraine war in the amount of €1 million.

EBIT amounted to €214 million (2022: minus €52 million) and adjusted EBIT also amounted to €214 million (2022: €14 million). The adjusted return on sales of 4.7% was significantly better than the adjusted previous year's value of 0.4%. ↗ B.08 ↗ B.09

Financial Services revenue increased by 52% to €2,674 million in the 2023 financial year, primarily due to higher contract volume in Europe and North America.

The gross profit generated by Financial Services improved significantly compared to the prior year, in particular due to an increased operating result, despite a market environment characterized by pressure on margins and regionally heterogeneous risk costs. Offsetting effects resulted from an increased cost base and higher project-related expenses in Europe in connection with the integration of the acquired financial services business. The significantly lower other income in 2023 compared to the prior year was due in particular to non-recurring income in connection with the acquisition of the financial services business in Europe. The 2023 adjustments fully include expenses from this matter amounting to €25 million (2022: income of €117 million).

EBIT amounted to €186 million (2022: €310 million). Adjusted EBIT increased to €211 million and was therefore slightly above the prior-year level (2022: €193 million). The resulting return on equity increased accordingly from 8.0% (2022: 15.9%) to an **adjusted return on equity** of 9.1% (2022: 9.9%). ↗ B.07 ↗ B.09

B.08

EBIT of the Industrial Business

	Industrial Business		Trucks North America		Mercedes-Benz		Trucks Asia		Daimler Buses		Reconciliation	
	2023	2022	**2023**	2022	**2023**	2022	**2023**	2022	**2023**	2022	**2023**	2022
In millions of euros												
Revenue	**53,216**	49,186	**23,492**	22,039	**21,638**	20,213	**7,060**	6,499	**4,566**	3,689	**-3,541**	-3,253
Cost of sales	**-41,824**	-40,224	**-18,922**	-18,178	**-16,750**	-16,533	**-5,732**	-5,353	**-3,846**	-3,261	**3,426**	3,102
Gross profit	**11,392**	8,963	**4,570**	3,861	**4,888**	3,680	**1,329**	1,145	**721**	427	**-115**	-151
Selling expenses	**-2,760**	-2,806	**-420**	-432	**-1,590**	-1,586	**-615**	-658	**-263**	-247	**128**	116
General administrative expenses	**-2,195**	-1,741	**-750**	-609	**-1,045**	-724	**-292**	-243	**-198**	-221	**90**	56
Research and non-capitalized development costs	**-1,757**	-1,618	**-639**	-599	**-702**	-616	**-160**	-161	**-166**	-134	**-90**	-108
Other income/ expense	**312**	387	**126**	155	**482**	433	**69**	77	**120**	123	**-484**	-402
EBIT	**4,997**	3,185	**2,887**	2,376	**2,038**	1,188	**330**	161	**214**	-52	**-471**	-488

The **reconciliation** of the operating segments' EBIT to Group EBIT comprises gains and losses at the corporate level as well as the effect on earnings of eliminating intra-Group transactions between the segments.

Items at the corporate level resulted in expenses of €448 million in the 2023 financial year (2022: €421 million), which are, among other things, related to the subsidiary TORC Robotics, Inc. and the joint venture cellcentric GmbH & Co. KG. The adjustments of €120 million (2022: €61 million) included expenses in connection with the spin-off and expenses due to the intended merger of Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation and Hino Motors Ltd. (M&A transactions). ↗ **B.09**

The elimination of intra-Group transactions resulted in an expense in the 2023 financial year of €23 million (2022: €67 million).

B.09

Reconciliation of EBIT to adjusted EBIT

In millions of euros	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Reconciliation	Daimler Truck Group
2023							
EBIT	**2,887**	**2,038**	**330**	**214**	**186**	**-471**	**5,183**
Legal proceedings (and related measures)	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Restructuring measures	**–**	**16**	**–**	**–**	**–**	**–**	**16**
M&A transactions	**–**	**144**	**–**	**–**	**25**	**120**	**290**
Adjusted EBIT	**2,887**	**2,199**	**330**	**214**	**211**	**-351**	**5,489**
Return on sales/equity (in %)	**12.3**	**9.4**	**4.7**	**4.7**	**8.0**	**–**	**–**
Adjusted return on sales/equity (in %)[1]	**12.3**	**10.2**	**4.7**	**4.7**	**9.1**	**–**	**–**
2022							
EBIT	2,376	1,188	161	-52	310	-488	3,496
Legal proceedings (and related measures)	–	–	–	–	–	–	–
Restructuring measures	–	169	–	56	–	–	224
M&A transactions	3	273	10	11	-117	61	240
Adjusted EBIT	2,379	1,629	171	14	193	-427	3,959
Return on sales/equity (in %)	10.8	5.9	2.5	-1.4	15.9	–	–
Adjusted return on sales/equity (in %)[1]	10.8	8.1	2.6	0.4	9.9	–	–

1 The adjusted return on sales of the vehicle segments is calculated as the ratio of adjusted EBIT to revenue. The adjusted return on equity of Financial Services is determined as the ratio of adjusted EBIT to the average quarterly equity.

Return on capital employed of the Industrial Business 2023
The profitability of the capital employed in the Industrial Business is assessed by means of return on capital employed. Detailed explanations of this and other key figures of our performance measurement system can be found in chapter Corporate Profile of the combined management report.

The return on capital employed of the Industrial Business was 44.6% in 2023 (2022: 28.9%). The significant increase compared to the prior year resulted primarily from the significantly higher EBIT.

The composition of the return on capital employed of the Industrial Business is presented in table. ↗ **B.10**

B.10

Return on capital employed of the Industrial Business

In millions of euros	2023	2022	% change
EBIT	**4,997**	3,185	+57
Intangible assets	**2,826**	2,735	+3
Property, plant and equipment	**7,910**	7,928	–
Inventories	**9,023**	8,782	+3
Trade receivables	**4,961**	4,260	+16
Other assets	**6,223**	6,290	-1
Operating assets[1]	**30,944**	29,996	+3
Trade payables	**-4,964**	-5,267	-6
Other liabilities	**-14,860**	-14,337	+4
Operating liabilities[1]	**-19,824**	-19,604	+1
Operating net assets[1]	**11,121**	10,392	+7
Average operating net assets	**11,198**	11,039	+1
Return on capital employed (in %)	**44.6**	28.9	

1 The operating net assets are calculated on the basis of the values at the end of each quarter. Liquidity as well as income taxes and pensions are not included in the calculation of the operating net assets.

Liquidity and capital resources

Principles and objectives of financial management

Financial management at the Daimler Truck Group comprises capital structure management, cash and liquidity management, the management of market price risks (currencies, interest rates, commodity prices) as well as the management of pension assets and credit-default and country risks. Global financial management is carried out uniformly by the Treasury organization of the Daimler Truck Group within the framework of the legal provisions for all Group companies. Fundamentally, it operates within a predefined framework of guidelines, limits and benchmarks; organizationally, it is separate at the operational level from the settlement, financial controlling, reporting and accounting functions.

Capital structure management arranges the capital structure of the Group and its subsidiaries. The capital resources of the financial services, production, sales or financing companies of Daimler Truck are allocated in accordance with the principles of cost- and risk-optimized financial and capital resources.

Liquidity management is intended to ensure that the Group is always able to meet its payment obligations. To this end, the Group plans the cash flows from operating activities and from financial transactions on a rolling basis. Financing requirements are met by means of suitable liquidity management instruments (for example bank loans, bonds); the Group invests surplus liquidity in the money and/or capital market, taking expected returns and risks into account. Factoring is regularly used to a limited extent to manage liquidity.

Our goal is to provide the liquidity that is deemed to be necessary at the best possible cost. In addition, to operating liquidity, the Daimler Truck Group has further liquidity reserves that are available at short notice. The components of these additional resources are receivables from the financial services business that can be securitized on the capital market, a contractually committed syndicated credit facility ("revolving credit facility"), and an additional revolving credit facility agreed in 2022.

Cash management determines cash requirements and surpluses on a centralized basis. In this context, liquidity is concentrated centrally in bank accounts of the Daimler Truck Group via cash pooling procedures in various currencies. Most payments between Group companies are made via internal clearing accounts, so that the number of external payment flows is kept to a minimum. The Daimler Truck Group has established standardized processes and systems to manage its bank and internal clearing accounts and to carry out automated payment transactions.

Market price risk management aims to limit the impact of fluctuations in currency exchange rates, interest rates and commodity prices on the earnings of the segments and the Group. To this end, the Group-wide risk volume ("exposure") for these market price risks is first determined. For currencies, net exposure constitutes the relevant risk volume, which is reduced by netting foreign currency items among the Group companies. The Group then makes its hedging decisions on this basis. This includes the volume to be hedged, the period to be hedged, and the choice of hedging instruments. The hedging strategy is defined at Group level and implemented uniformly. Decision-making bodies are internal committees for market price risks that meet regularly.

The **management of pension assets** ("plan assets") includes investing the assets held to cover the pension obligations. The plan assets are legally separate from corporate assets and are mainly invested in funds; they are not available for general corporate purposes. On the basis of the expected development of the pension obligations, the plan assets are spread across various asset categories, for example equities, fixed-income securities, alternative investments and real estate, with the assistance of risk/return optimization. The Group measures the performance of its asset investments on the basis of defined reference indices. The risks of capital investments are limited by means of a Group-wide guideline. In addition, local regulations are in place for the risk management of individual plan assets. Additional information on pension plans and similar obligations is provided in Note 23. Pensions and similar obligations of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

The risk volume considered in the **management of credit default risks** includes all creditor positions of the Daimler Truck Group worldwide vis-à-vis financial institutions, issuers of securities and customers in the Financial Services business and the Industrial Business. The credit risk vis-à-vis financial institutions and issuers of securities arises primarily from the investment of liquid funds in the context of liquidity management and from the use of derivative financial instruments. The management of these credit risks is essentially based on an internal limit system that is geared to the creditworthiness of the financial institution or issuer. The credit risk vis-à-vis customers in the Industrial Business results from the relationship with authorized dealers and general distribution companies, other corporate customers and private customers. Credit risk management is based on a uniform risk management process. Depending on the identified risk, credit collateral is requested. Financial Services manages the credit risk with respect to end customers in its financial services business on the basis of a uniform risk management process. This process defines minimum requirements for the credit and leasing business and sets standards for credit processes and for the identification, measurement, and management of risks. Key elements for the management of credit risks are an appropriate credit assessment supported by statistical risk classification procedures, as well as a structured portfolio analysis and monitoring.

Country risk management includes several risk aspects: The risk from capital investments in subsidiaries and joint ventures, the risk from cross-border financing of Group companies in risk countries, and the risk from direct sales to customers in those countries. The Daimler Truck Group has an internal rating system in which all countries in which the Daimler Truck Group operates are classified into risk categories. Risks from cross-border receivables are partially covered by export credit insurance, letters of credit and bank guarantees in favor of the Daimler Truck Group. Furthermore, an internal committee determines and limits the amount of hard currency portfolios at Financial Services companies in risk countries.

Further information on the management of market price, credit default and liquidity risks is provided in Note 34. Management of financial risks.

Cash flow

Cash flow from operating activities ↗ B.11 in 2023 resulted in a cash inflow of €0.4 billion (2022: cash outflow €0.5 billion). Profit before income taxes was significantly higher than the prior year. The positive result was mainly due to the ongoing improved net pricing in the vehicle segments, as well as positive volume and mix effects in unit sales.

An increase in inventory values was due, among other things, to a generally higher cost base in inventories and a slightly higher level of finished goods. A positive development in global supply chains led to a lower level of work in progress. The decrease in trade payables was due to a lower purchasing volume at the year-end.

Including the increase in trade receivables, this led to a negative change in working capital of €1.3 billion (2022: negative €0.9 billion). Working capital represents the sum of inventories, trade receivables and trade payables.

B.11

Condensed Consolidated Statement of Cash Flows

	Daimler Truck Group		Industrial Business		Financial Services	
	2023	2022	**2023**	2022	**2023**	2022
In millions of euros						
Cash and cash equivalents at beginning of period	**5,944**	7,244	**5,597**	6,904	**347**	340
Profit before income taxes	**5,327**	3,449	**5,143**	3,145	**184**	305
Depreciation and amortization/impairments	**1,133**	1,120	**1,115**	1,105	**18**	15
Other non-cash expense and income and income from sale of assets	**87**	285	**65**	424	**21**	-139
Change in operating assets and liabilities						
Inventories	**-550**	-1,143	**-455**	-1,122	**-96**	-21
Trade receivables	**-660**	-631	**-787**	-569	**127**	-62
Trade payables	**-112**	904	**-158**	933	**47**	-29
Receivables from financial services	**-4,097**	-3,385	**-2**	-2	**-4,094**	-3,383
Vehicles on operating leases	**-160**	-141	**334**	119	**-494**	-260
Other operating assets and liabilities	**816**	106	**591**	130	**226**	-24
Dividends received from equity-method investments	**16**	13	**16**	13	**–**	–
Income taxes paid/refunded	**-1,415**	-1,100	**-1,413**	-1,147	**-1**	47
Cash flows from operating activities	**386**	-523	**4,449**	3,030	**-4,063**	-3,553
Additions to property, plant and equipment	**-1,026**	-898	**-1,010**	-887	**-15**	-11
Additions to intangible assets	**-280**	-235	**-268**	-215	**-12**	-19
Net cash flows from the acquisition of Financial Services business	**–**	-2,004	**–**	-1,271	**–**	-732
Investments in shareholdings and proceeds from disposal of other shareholdings	**-206**	-161	**-194**	-161	**-12**	–
Acquisition and disposal of marketable debt securities and similar investments	**-618**	-989	**-618**	-984	**–**	-5
Other	**47**	119	**50**	120	**-3**	-1
Cash flows from investing activities	**-2,082**	-4,167	**-2,040**	-3,399	**-42**	-768
Change in financing liabilities	**4,654**	3,409	**2,598**	1,696	**2,056**	1,713
Dividend paid to shareholders of Daimler Truck Holding AG	**-1,070**	–	**-1,070**	–	**–**	–
Dividends paid to non-controlling interests	**-97**	-52	**-97**	-52	**–**	–
Acquisition of treasury shares	**-557**	–	**-557**	–	**–**	–
Transactions with the Mercedes-Benz Group	**–**	-23	**–**	21	**–**	-44
Internal equity and financing transactions	**–**	–	**-2,051**	-2,656	**2,051**	2,656
Cash flows from financing activities	**2,931**	3,334	**-1,176**	-991	**4,107**	4,325
Effect of exchange-rate changes on cash and cash equivalents	**-113**	56	**-109**	54	**-4**	2
Cash and cash equivalents at end of period	**7,067**	5,944	**6,722**	5,597	**345**	347

The increase in receivables from financial services, particularly due to new business in the Financial Services segment, had a negative effect on cash flows from operating activities.

In 2022, other operating assets and liabilities included cash outflows of €0.2 billion relating to the termination of pre-existing contractual relationships as part of the acquisition of the Financial Services companies. This negatively impacted the cash flows from operating activities and were allocated in full to the Financial Services segment.

The changes in other assets and liabilities include positive effects in particular from the increase in provisions for product warranties as well as provisions for personnel expenses and social benefits.

In the reporting period, payments were made for personnel cost-optimization programs resulting from the agreed cost-cutting measures and socially responsible job reductions.

Cash flow from investing activities ↗ **B.11** resulted in a cash outflow of €2.1 billion (2022: €4.2 billion). The cash outflows are generally due to the additions to property, plant and equipment and intangible assets as well as the acquisition and sale of mutual funds.

The decrease compared to the prior year is primarily due to consideration paid to the Mercedes-Benz Group in 2022 in connection with the acquired Financial Services business, of which €1.3 billion related to the repayment of financing liabilities and was allocated to the Industrial Business.

Cash flow from financing activities ↗ **B.11** resulted in a cash inflow of €2.9 billion (2022: €3.3 billion) in the reporting period. The cash outflows were mainly due to dividend payments to the shareholders of Daimler Truck Holding AG amounting to €1.1 billion and the commencement of the share buyback program during Q3 2023 of €0.6 billion. In addition, cash inflows resulted primarily from raising funds on the international money and capital markets and from issuing Asset-Backed-Securities (ABS). The issuance of bonds took place mainly in the USA, Netherlands and Canada at a total value of €6.0 billion.

In 2023, cash and cash equivalents increased by €1.1 billion after adjusting for exchange-rate effects.

Free cash flow of the Industrial Business
The measure used by Daimler Truck for the financial strength of its industrial activities is the **free cash flow of the Industrial Business** ↗ **B.12.** Detailed explanations of this and other key figures of our performance measurement system can be found in the chapter Corporate Profile of the Combined Management Report.

In the prior year, the repayment of the then existing financing liabilities by the Daimler Truck Group, which were part of the consideration transferred for the acquired financial services business and was financed by the Industrial Business, is excluded, as these are not part of the operating activities of the Industrial Business.

Other adjustments include the Daimler Truck Headquarters allocation to Financial Services and miscellaneous adjustments to reflect the economic amount of investments or divestments that are wholly or partially non-cash in nature.

In 2023, the **free cash flow of the Industrial Business** amounted to €2.8 billion (2022: €1.7 billion).

The increase in free cash flow of the Industrial Business by €1.1 billion to €2.8 billion reflected the strong revenue and earnings performance. This was set off by a higher level of working capital, which had a negative impact on free cash flow.

An increase in inventory values was due, among other factors, to a generally higher cost base in inventories and a slightly higher level of finished goods. A positive development in global supply chains led to a lower level of work in progress.

The increase in trade receivables was due to timing and lower factoring volumes. Factoring activities with external banks and financial institutions amounted to €25 million (2022: €154 million) and internal factoring agreements with Financial Services fell to €293 million (2022: €387 million). In addition, there was a moderate decline in trade payables.

A planned increase in investment in property, plant and equipment, primarily to address transformation topics should also be highlighted.

In determining free cash flow ↗ **B.13**, the increase in income taxes paid is attributable to the improved earnings performance. In addition, higher interest cash inflows due to increased liquidity and a stronger interest rate environment compared to the prior year, should be noted. The special contribution to the pension fund made in the prior-year period did not materialize this year.

For a more transparent presentation of the ongoing business, we identify and report an **adjusted free cash flow of the Industrial Business** ↗ **B.12**. After adjusting for M&A transactions and restructuring measures, adjusted free cash flow of the Industrial Business amounted to a cash inflow of €3.3 billion (2022: €2.0 billion).

B.12

Free Cash Flow of the Industrial Business

In millions of euros	2023	2022	23/22 Change
Cash flows from operating activities	4,449	3,030	+1,419
Cash flows from investing activities	-2,040	-3,399	+1,359
Change in marketable debt securities and similar investments	618	984	-366
Right-of-use assets	-253	-190	-63
Net cash flows from acquisition of the Financial Services business	–	1,271	-1,271
Other adjustments	36	50	-13
Free cash flow of the industrial Business	2,811	1,746	+1,065
Legal proceedings (and related measures)	–	–	
Restructuring measures	177	131	+46
M&A transactions	315	100	+215
Adjusted free cash flow of the industrial Business	3,303	1,976	+1,326

B.13

Reconciliation of CFBIT to free cash flow of the Industrial Business

In millions of euros	2023	2022
CFBIT of the Industrial Business	3,972	3,027
Income taxes paid/refunded	-1,413	-1,147
Interest paid/received	289	-12
Other reconciliation items	-37	-122
Free cash flow of the Industrial Business	2,811	1,746

In addition to the derivation from the published cash flows from operating and investing activities, the **free cash flow of the Industrial Business** can be derived from the cash flows before interest and taxes (CFBIT) of the segments. The reconciliation from the CFBIT to the free cash flow of the Industrial Business also includes taxes and interest paid. In addition to the eliminations between the segments, the other reconciliation items include items that are attributable to the Industrial Business but for which the segments are not responsible. Table ↗ B.13 shows the reconciliation from the CFBIT to the free cash flow of the Industrial Business.

The **CFBIT of the Industrial Business** is derived from EBIT and changes in operating assets and liabilities ("net assets") and also includes additions of right-of-use assets. The settlement of the existing financing liabilities by the Daimler Truck Group, which is part of the transferred consideration of the acquired Financial Services business and was financed by the Industrial Business, is eliminated as it is not part of the operating activities of the Industrial Business. Table ↗ B.14 shows the composition of CFBIT for the Industrial Business. Table ↗ B.15 shows, for the Industrial Business, the reconciliation from CFBIT to **adjusted CFBIT** and the **adjusted cash conversion rate**.

An adjusted cash conversion rate of 0.8 was achieved for the Industrial Business of the Daimler Truck Group. This is slightly below the previous year's value of 0.9, and is attributable to increased investment.

B.14

CFBIT of the Industrial Business

In millions of euros	2023	2022
EBIT	4,997	3,185
Change in working capital	-1,400	-758
Net financial investments	-189	-162
Net investments in property, plant and equipment and intangible assets	-1,480	-1,165
Depreciation and amortization/impairments	1,115	1,105
Other	929	820
CFBIT	3,972	3,027

B.15

Reconciliation to adjusted CFBIT

In millions of euros	2023	2022
CFBIT	3,972	3,027
Restructuring measures	177	131
M&A transactions	315	100
Adjusted CFBIT	4,464	3,257
Adjusted EBIT	5,278	3,767
Adjusted cash conversion rate[1]	0.8	0.9

1 The adjusted cash conversion rate is calculated as the ratio of adjusted CFBIT to adjusted EBIT.

The **net liquidity of the Industrial Business** ↗ B.16 is calculated as the total of the balance sheet positions of cash, cash equivalents and marketable debt securities and similar investments included in liquidity management, offset by the currency-hedged nominal amounts of financing liabilities. To the extent that the Group's internal refinancing of the Financial Services business is provided by the companies of the Industrial Business, this amount is deducted in the calculation of the net debt of the Industrial Business.

Since December 31, 2022 the net liquidity of the Industrial Business increased by €0.8 billion to €8.3 billion. The increase was mainly due to the positive free cash flow of the Industrial Business of €2.8 billion. This was offset by the dividend payment of €1.1 billion in June 2023 to the shareholders of Daimler Truck Holding AG and the share buyback program in the second half of 2023, resulting in a cash outflow of €0.6 billion.

The increase in liquidity and financing liabilities of the Industrial Business resulted primarily due to the bond issuances in the USA, Netherlands and in Canada and the increase in money market funds.

B.16

Net liquidity of the Industrial Business

In millions of euros	Dec. 31, 2023	Dec. 31, 2022	23/22 Change
Cash and cash equivalents	**6,722**	5,597	+1,125
Marketable debt securities and similar investments	**1,764**	1,092	+672
Liquidity	**8,487**	6,689	+1,798
Financing receivables/ liabilities	**204**	1,423	-1,219
Market valuation and currency hedging for financing liabilities	**-369**	-582	+213
Financing receivables/liabilities (nominal)	**-165**	841	-1,006
Net liquidity	**8,322**	7,530	+792

Net debt at the Group level, which mainly resulted from the refinancing of the leasing and sales financing business, increased by €2.9 billion to €17.2 billion compared to December 31, 2022.↗ **B.17**

B.17

Net debt of the Daimler Truck Group

In millions of euros	Dec. 31, 2023	Dec. 31, 2022	23/22 Change
Cash and cash equivalents	**7,067**	5,944	+1,123
Marketable debt securities and similar investments	**1,808**	1,145	+662
Liquidity	**8,875**	7,089	+1,785
Financing liabilities	**-25,727**	-20,839	-4,888
Market valuation and currency hedges for financing liabilities	**-369**	-582	+213
Financing liabilities (nominal)	**-26,096**	-21,421	-4,675
Net debt	**-17,221**	-14,331	-2,889

Contingent liabilities and other financial obligations

As at December 31, 2023, the best estimate of **contingent liabilities** amounted to €0.6 billion (December 31, 2022: €0.6 billion). As part of its usual business activity, the Group has entered into **other financial obligations** of €1.0 billion (December 31, 2022: €1.0 billion), which exceeded the liabilities shown in the Consolidated Statement of Financial Position as at December 31, 2023.

At both December 31, 2023 and December 31, 2022, the Daimler Truck Group had issued irrevocable loan commitments that had not been not utilized as of those dates.

In addition, there are other financial obligations arising from the post-divestment liability resulting from the spin-off in 2019 and the spin-off and demerger in 2021.

Detailed information on contingent liabilities and other financial obligations can be found in Note 32. Contingent liabilities and other financial obligations. of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

Refinancing

The financing transactions carried out by Daimler Truck in 2023 were primarily for the acquisition and refinancing of the leasing and sales financing business. To this end, Daimler Truck made use of various financing instruments in different currencies and markets. These include bank loans, bonds with medium and long maturities in the capital market, and the securitization of customer receivables in the financial services business (“asset-backed securities”).

The situation on the money and capital markets in the reporting year was characterized by high volatility in view of geopolitical and economic risks. The cycle of interest rate hikes initiated by most central banks in 2022 continued in 2023, resulting in a continued volatile refinancing environment for issuers. During the reporting period, the Group covered its refinancing needs by issuing bonds and asset-backed securities (ABS) transactions. In the United States and Europe, this takes the form of so-called benchmark issues (bonds with a high nominal volume) by Daimler Truck Finance North America LLC and Daimler Truck International Finance B.V respectively.

Another important source of refinancing in the 2023 financial year were **bank loans**, particularly for the Brazilian real, Japanese yen, and Mexican peso currency areas. These loans were provided by global banks as well as by banks operating nationally. The lenders also included government financing institutions (such as the Brazilian Development Bank).

In August 2021, an agreement was concluded with a consortium of international banks to provide a syndicated **credit facility**, of €5.0 billion. The facility has an initial term of five years with two one-year extension options. Both extension options have expired and were not utilized. Daimler Truck does not intend to utilize the credit facility.

In September 2022, a revolving credit line of €1.0 billion with a term of 24 months was concluded with an international banking group. There is an option to increase the credit line further by €500 million within the first 18 months of the term. The option to increase and the credit facility had not been utilized as of the reporting date.

B.18

Benchmark issuances

Issuer	Volume	Month of emission	Maturity
Daimler Truck Finance North America LLC	US$650 million	01.2023	01.2025
Daimler Truck Finance North America LLC	US$650 million	01.2023	01.2026
Daimler Truck Finance North America LLC	US$500 million	01.2023	01.2028
Daimler Truck International Finance B.V.	€650 million	06.2023	06.2026
Daimler Truck International Finance B.V.	€500 million	06.2023	06.2029
Daimler Truck Finance North America LLC	US$600 million	08.2023	08.2025
Daimler Truck Finance North America LLC	US$500 million	08.2023	09.2028
Daimler Truck Finance North America LLC	US$500 million	08.2023	09.2033
Daimler Truck Finance Canada Inc.	C$300 million	09.2023	09.2026
Daimler Truck Finance Canada Inc.	C$300 million	09.2023	09.2028

B.19

Refinancing instruments

	Average interest rates		Carrying values	
	Dec. 31, 2023	Dec. 31, 2022	**Dec. 31, 2023**	Dec. 31, 2022
		in %		In millions of euros
Bonds	**4.78**	3.18	**14,205**	11,351
Liabilities from ABS transactions	**5.93**	4.92	**1,990**	1,011
Liabilities to financial institutions	**8.42**	7.19	**7,269**	6,049

The carrying amounts of the main refinancing instruments as well as the weighted average interest rates are shown in table ↗ **B.19**. As at December 31, 2023, these are mainly related to the following currencies: 43% to the US dollar, 12% to the Brazilian real, 17% to the euro, and 7% to the Canadian dollar.

As at December 31, 2023, the total financing liabilities shown in the Consolidated Statement of Financial Position amounted to €25.7 billion (December 31, 2022: €20.8 billion).

Detailed information on the amounts and maturities of the main items of financing liabilities can be found in Note 25. Financing liabilities of the Notes to the Consolidated Financial Statements. Note 26. Other financial liabilities of the Notes to the Consolidated Financial Statements also provides information on the maturities of other financial liabilities.

Credit ratings

Daimler Truck's credit rating remained unchanged in the 2023 financial year. S&P Global Ratings raised our outlook to positive. This means that Daimler Truck continues to have a solid investment grade rating from the rating agencies S&P Global Ratings and Moody's.

On May 26, 2023, S&P Global Ratings changed the outlook for our long-term rating from "stable" to "positive". The BBB+ / A-2 ratings (long-term and short-term) from S&P Global Ratings reflect the assessment of the agency that Daimler Truck has a strong market position in the most profitable markets of the United States and Europe. In addition, S&P noted positively that Daimler Truck is on track to achieve its profitability targets and is implementing efficiency improvements and cost-cutting measures.

Moody's A3 rating (long-term, Prime-2 short-term) for Daimler Truck reflects the considerable size of the Group as one of the world's largest commercial vehicle manufacturers by revenue, its good diversification with eight individual brands, and its leading positions in the American and European markets. Moody's also pointed to the global recovery of truck markets, the positive margin development, as well as Daimler Truck's conservative financial policy coupled with strong liquidity.

B.20

Credit ratings

	End of 2023
Long-term credit rating	
S&P	**BBB+**
Moody's	**A3**
Short-term credit rating	
S&P	**A-2**
Moody's	**P-2**

Financial position

Compared with December 31, 2022, **total assets** increased from €64.0 billion to €71.2 billion. The increase included €1.3 billion in negative exchange rate effects; adjusted for these effects, the increase was €8.5 billion. Financial Services accounted for €29.8 billion of total assets (2022: €25.5 billion), corresponding to 41.9% of all assets in the Daimler Truck Group (2022: 39.9%).

Table ↗ **B.21** shows the Condensed Statement of Financial Position of the Daimler Truck Group as well as the Industrial Business and Financial Services.

At 52.7%, current assets as a proportion of the balance sheet total were similar to the prior year (December 31, 2022: 50.6%). At 32.0%, current liabilities as a proportion of the balance sheet total were similar to the prior year (December 31, 2022: 32.8%). Table ↗ **B.22** shows the balance sheet structure by maturity.

B.21

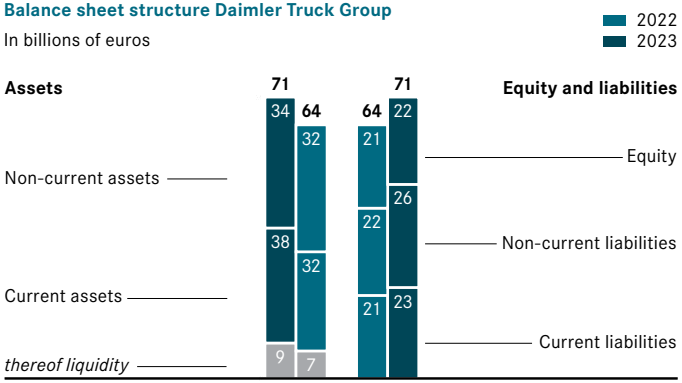
Condensed consolidated statement of financial position

	Daimler Truck Group		Industrial Business		Financial Services	
	At December 31,		At December 31,		At December 31,	
	2023	2022	**2023**	2022	**2023**	2022
In millions of euros						
Assets						
Intangible assets	**2,876**	2,779	**2,826**	2,735	**50**	44
Property, plant and equipment	**7,979**	7,993	**7,910**	7,928	**69**	65
Equipment on operating leases	**4,530**	4,433	**3,645**	3,617	**885**	816
Receivables from Financial Services	**26,214**	22,425	**–**	–	**26,214**	22,425
Equity-method investments	**1,051**	1,073	**1,051**	1,073	**–**	–
Inventories	**9,155**	8,815	**9,023**	8,782	**131**	33
Trade receivables	**5,262**	4,682	**4,961**	4,260	**301**	422
Cash and cash equivalents	**7,067**	5,944	**6,722**	5,597	**345**	347
Marketable debt securities and similar investments	**1,808**	1,145	**1,764**	1,092	**44**	53
thereof current	**1,751**	1,124	**1,751**	1,092	**–**	32
thereof non-current	**57**	21	**13**	–	**44**	21
Other financial assets	**1,501**	1,505	**607**	702	**894**	803
Other assets	**3,769**	3,175	**2,887**	2,637	**882**	537
Total	**71,212**	63,969	**41,397**	38,424	**29,815**	25,545
Equity and liabilities						
Equity	22,224	20,606	**19,761**	18,388	**2,462**	2,218
Provisions	**6,515**	6,096	**6,361**	5,954	**155**	142
Financing liabilities	**25,727**	20,839	**-204**	-1,422	**25,931**	22,262
thereof current	**8,602**	7,511	**-6,311**	-4,856	**14,913**	12,367
thereof non-current	**17,125**	13,328	**6,107**	3,433	**11,017**	9,895
Trade payables	**5,059**	5,317	**4,964**	5,267	**95**	50
Other financial liabilities	**4,684**	4,826	**3,900**	4,288	**783**	538
Contract and refund liabilities	**4,275**	3,811	**4,275**	3,811	**–**	–
Other liabilities	**2,728**	2,474	**2,339**	2,139	**389**	335
Total	**71,212**	63,969	**41,397**	38,424	**29,815**	25,545

B.22

Balance sheet structure Daimler Truck Group

In billions of euros



Intangible assets of €2.9 billion (December 31, 2022: €2.8 billion) included €0.7 billion of goodwill (December 31, 2022: €0.7 billion), €0.9 billion of capitalized development costs (December 31, 2022: €0.8 billion), €1.3 billion (December 31, 2022: €1.3 billion) of concessions, industrial property rights and similar rights (thereof €0.9 billion for the right to use the brand Mercedes-Benz for an indefinite period of time). The development costs capitalized in the year under review amount to €209 million (December 31, 2022: €167 million) and correspond to 10.6% (2022: 9.4%) of the Group's total research and development expenditure.

Property, plant and equipment (including right-of-use assets) of €8.0 billion were similar to the prior year (December 31, 2022: €8.0 billion). Investments in property, plant and equipment increased from €898 million to €1,026 million. In our production and assembly sites, investments were made primarily in preparation for production of zero-emission vehicles in order to support the transformation to electric vehicles. Other key areas were investments in plant optimization and ongoing development of the existing product portfolio as well as the expansion of our sales and spare parts centers. Investments in property, plant and equipment at the sites in Germany amounted to €439 million (2022: €294 million).

Equipment on operating leases and receivables from financial services increased in total to €30.7 billion (December 31, 2022: €26.9 billion); adjusted for currency translation, there was an increase of €4.2 billion. This is mainly due to new business. The share of total assets accounted for by the leasing and sales financing business was 43.2% and similar to the prior year (December 31, 2022: 42.0%).

Equity-method investments of €1.1 billion were similar to the prior year (December 31, 2022: €1.1 billion).

Inventories increased from €8.8 billion to €9.2 billion; the share of total assets is below that of the prior year at 12.9% (2022: 13.8%). An increase in inventory values was due, among other things, to a generally higher cost base in inventories and a slightly higher level of finished goods. A positive development in global supply chains led to a lower level of work in progress.

Trade receivables of €5.3 billion were above the figure for the prior year (December 31, 2022: €4.7 billion). The increase was primarily due to the development of unit sales.

Cash and cash equivalents increased to €7.1 billion (December 31, 2022: €5.9 billion). The increase resulted primarily from the bond issuances in the USA, Netherlands and in Canada as well as from the cash flows from operating activities.

The **marketable debt securities and similar investments** with a carrying amount of €1.8 billion were significantly higher compared to the prior year (December 31, 2022: €1.1 billion). The increase is primarily attributable to the increase in money market funds, measured at fair value through profit or loss.

Other assets of €3.8 billion primarily comprise deferred taxes and tax refund claims (December 31, 2022: €3.2 billion). Among other things, the change is due to higher refund claims in connection with sales tax as well as due to an increase in the deferred tax assets.

The Group's **equity** increased compared to December 31, 2022 from €20.6 billion to €22.2 billion. The largest impact resulted from the Group's net profit of €4.0 billion; this was partly offset by negative effects coming mainly from dividend payments to the shareholders of Daimler Truck Holding AG of €1.1 billion, the purchase of 17,668,525 shares for €0.6 billion as part of the share buyback program, and from currency translation of €0.5 billion. Equity attributable to the shareholders of Daimler Truck Holding AG increased accordingly to €21.6 billion (December 31, 2022: €20.1 billion).

Against the backdrop of the robust liquidity position, the Board of Management and Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG decided on July 10, 2023 to implement a share buyback program. On this basis, own shares worth up to €2 billion (excluding incidental acquisition costs) will be acquired on the stock exchange over a period of up to 24 months commencing from August 2, 2023.

While total assets increased by 11.3%, equity increased by 7.9% compared to the prior year. The lower increase in equity is mainly due to the fact that there was no dividend distribution to the shareholders of Daimler Truck Holding AG in the prior year. The Group's **equity** ratio was similar to the prior year at 31.2% (December 31, 2022: 32.2%); the equity ratio for the Industrial Business was 47.7% (December 31, 2022: 47.9%).

Provisions of €6.5 billion are higher year-on-year (December 31, 2022: €6.1 billion); at 9.1%, their share of the balance sheet total is similar to the prior year (December 31, 2022: 9.5%). Provisions for pensions and similar obligations of €1.2 billion were similar to the prior year (December 31, 2022: €1.1 billion). The slight increase in the present value of pension obligations to €6.3 billion (December 31, 2022: €5.9 billion) was offset by the fair value of plan assets to fund these obligations of €5.7 billion (December 31, 2022: €5.4 billion).

Provisions also relate to obligations for product warranties of €2.2 billion (December 31, 2022: €2.0 billion), for personnel and social costs of €1.8 billion (December 31, 2022: €1.6 billion) for liability and litigation risks and regulatory proceedings of €0.9 billion (December 31, 2022: €1.0 billion), and other provisions of €0.4 billion (December 31, 2022: €0.4 billion).

Financing liabilities increased to €25.7 billion (December 31, 2022: €20.8 billion). The increase was mainly due to borrowing on the international money and capital markets and due to issuing asset-backed-securities.

Of the financing liabilities, 55.2% relate to bonds, 28.3% to liabilities to banks, 7.7% to liabilities from ABS transactions, 4.5% to liabilities from lease agreements and 3.1% to loans and other financing liabilities.

Trade payables of €5.1 billion were similar to the prior year (December 31, 2022: €5.3 billion). The decrease in trade payables is due to a lower purchasing volume at the year-end.

Further information on the recognized assets, equity and liabilities of the Group can be found in the Consolidated Statement of Financial Position ↗ **D.03**, the Consolidated Statement of Changes in Equity ↗ **D.05** and the relevant Notes to the Consolidated Financial Statements.

Overall assessment of the economic situation

The past financial year was characterized by relatively stable conditions. The real economic effect from the Russia-Ukraine war has weakened compared to the prior year. The situation regarding energy prices and inflation developments improved over the course of the year. An escalation of geopolitical risks in the Middle East did not have any significant real economic impact in the year under review.

An overall positive market environment, supported by catch-up effects, contributed to stable sales and improved net pricing for Daimler Truck. Supply chains that were largely stabilized over the course of the year made it possible to largely meet the overall strong customer demand, although local and sectoral bottlenecks in the supply chains continued.

Daimler Truck completed the 2023 financial year very successfully. The outlook for 2023 was raised over the course of the year and confirmed with record values for Daimler Truck, among other things, at Group level for revenue and EBIT as well as for free cash flow of the Industrial Business. The adjusted return on sales of the Industrial Business reached a historical record level for Daimler Truck of 9.9% and was increased in all vehicle segments compared to the prior year.

A comparison of the key figures of the outlook provided with the actual development in the 2024 financial year as well as the outlook for the 2024 financial year is shown in table ↗ **B.75** of chapter Outlook.

Daimler Truck Holding AG

(Annual financial statements in accordance with the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch or HGB))

In addition to the reporting on the Daimler Truck Group, the financial results of Daimler Truck Holding AG are reported here.

Daimler Truck Holding AG is the parent company of the Daimler Truck Group and has its headquarters in Stuttgart (Germany).

Daimler Truck Holding AG is structured as a management company in which the Board of Management is located and provides management services to the Group. The Company has no employees of its own below the level of the Board of Management – apart from a few employees with dual employment contracts. The financing of the Daimler Truck Group is secured centrally by Daimler Truck AG and the other companies of the Group, where appropriate, in conjunction with guarantees provided by Daimler Truck Holding AG. Due to its position as the listed parent company of the Daimler Truck Group, Daimler Truck Holding AG is responsible for a wide range of tasks, particularly with regard to the external presentation of the Daimler Truck Group. These tasks include, in particular, external financial reporting and the fulfillment of other statutory disclosure requirements and tax requirements arising from the tax group. The Group-wide central functions are carried out at the level of Daimler Truck AG – which provides services to Daimler Truck Holding AG.

The Consolidated Financial Statements follow the International Financial Reporting Standards (IFRS) as applicable in the European Union (EU). This results in some accounting differences with regard to recognition and measurement. These primarily relate to management remuneration and the measurement of equity interests, receivables and liabilities, measurement of provisions, financial instruments and deferred taxes.

The annual financial statements of Daimler Truck Holding AG are prepared in accordance with accounting regulations under commercial law and the supplementary provisions under stock corporation law.

Unless otherwise stated, the annual financial statements are presented in millions of euros (€) and compared with the values as of December 31, 2022.

The Statement of Income is prepared in accordance with the internationally prevailing cost of sales method. The comparative period for the Statement of Income is the prior financial year.

For Daimler Truck Holding AG as a management company, net profit represents the most significant performance indicator. Net profit is considered to be at the prior year's level if it is within a range of minus 5.0% to +5.0%. If there is a change in a range between below minus 5.0% and minus 15.0% or between above +5.0% and +15.0%, we refer to a slight decrease or a slight increase compared with the prior year. If the change is more than +15.0% or less than minus 15.0% compared with the prior year, we classify this as a significant increase or a significant decrease.

Profitability

The **profitability** of Daimler Truck Holding AG in the financial year was mainly influenced by the profit transfer arising from the control and profit and loss transfer agreement with Daimler Truck AG, which totaled €5,511 million (2022: €1,393 million).

General administrative expenses amounted to €73 million (2022: €55 million). This mainly included personnel expenses of €28 million (2022: €23 million), other non-production-related external services amounting to €18 million (2022: €13 million) and other indemnity insurance of €8 million (2022: €8 million). The increase over the prior year was mainly due to higher costs for external services and higher personnel expenses.

Other operating income fell by €6 million to €17 million (2022: €23 million). This mainly arose from the invoicing of management services provided to Daimler Truck AG of €13 million. The main reason for the decrease compared to the prior year was the reduction in costs passed on.

Net Interest income increased by €44 million to €45 million. Compared to previous year, the increase is mainly due to higher interest income from interest on the cash pool balance.

Income taxes amounted to €238 million (2022: €0 million) and resulted entirely from the significant increase in taxable operating income within the tax group.

The **net profit** of Daimler Truck Holding AG amounted to €5,262 million (2022: €1,362 million) and was therefore according to our expectations (as stated in the prior year's outlook report) of a significant increase in net profit. For the 2023 financial year, the Company reported a distributable profit of €5,554 million (2022: €1,362 million). A proposal will be made to the Annual General Meeting to distribute €1,530 million (€1.90 per no-par-value share entitled to dividend) to the shareholders from the 2023 distributable profit of Daimler Truck Holding AG and – of the remaining distributable profit - to allocate €3,300 million to retained earnings and to carry forward €724 million.

The distribution amount stated takes into account the 805,283,357 no-par value shares entitled to dividends existing on December 31, 2023. At this time, the Company held 17,668,525 treasury shares, from which it has no rights pursuant to Section 71b German Stock Corporation Act (AktG). As the number of shares entitled to dividends will change by the date of the Annual General Meeting due to the ongoing share buyback program, a resolution proposal that is amended accordingly will be put to the vote at the Annual General Meeting. This resolution proposal will still provide for a dividend of €1.90 per no-par value

share entitled to dividends. The amount of the total dividend payout will be reduced according to the changed number of no-par value shares entitled to dividends. The amount of the profit carried forward will be increased accordingly. The amount to be allocated to retained earnings will remain unchanged.

The **economic position** of Daimler Truck Holding AG in its function as a management company primarily depends on the development of its subsidiaries. Daimler Truck Holding AG participates in the operating results of the subsidiaries through the profit transfer of Daimler Truck AG. This means that the economic situation of Daimler Truck Holding AG corresponds to that of the Group as a whole, which is illustrated in the chapter Profitability, Liquidity and Capital Resources, and Financial Position of the combined management report.

B.23

Condensed Statement of Income of Daimler Truck Holding AG

In millions of euros	2023	2022
General administrative expenses	-73	-55
Other operating income	17	23
Operating loss	-56	-32
Profits received due to a profit transfer agreement	5,511	1,393
Interest income/expense, net	45	1
Income taxes	-238	0
Net profit	5,262	1,362
Profit carried forward	292	0
Distributable profit	5,554	1,362

Liquidity and Capital Resources and Financial Position

At €21,670 million, **total assets** were €3,805 million above the prior year's level.

Non-current assets remained unchanged from the prior year at €15,100 million and consisted exclusively of the 100% equity interest in Daimler Truck AG shown under financial assets.

Receivables and other assets rose by €3,805 million year-on-year to €6,570 million and mainly included receivables from affiliated companies of €6,416 million. In the amount of €5,511 million, these largely resulted from the control and profit and loss transfer agreement with Daimler Truck AG and in the amount of €873 million from receivables from intra-group clearing transactions within the scope of central financial and liquidity management. Due to the cash management structure, the operating bank account of Daimler Truck Holding AG is balanced daily.

Cash flow from operating activities amounted to minus €78 million in the 2023 financial year (2022: minus €20 million). Compared to previous year, the reduction in operating profit had a negative impact on cash flow from operating activities.

Cash flows from investing activities in the 2023 financial year came to €1,393 million (2022: €1,218 million) and resulted from the profit transfer of Daimler Truck AG.

Cash flow from financing activities of minus €1,315 million (2022: minus €1,198 million) in the 2023 financial year resulted mainly from the change in receivables and liabilities of intra-group clearing transactions within the scope of central financial and liquidity management.

The **equity** of Daimler Truck Holding AG rose by €3,634 million to €21,302 million in the reporting year. Equity increased mainly due to the distributable profit of the 2023 financial year of €5,554 million and decreased due to the dividend payment to the shareholders of the Daimler Truck Holding AG in the amount of €1,070 million (2022: €0 million) and the acquisition of treasury shares as part of the share buyback program. As of December 31, 2023 Daimler Truck Holding AG held treasury shares in the amount of €18 million (2022: €0 million).

Provisions rose by €109 million to €124 million and resulted primarily from tax provisions, personnel provisions, other legal obligations and the obligation to prepare and audit the annual financial statements.

Liabilities rose by €62 million to €244 million and mainly included liabilities from the fiscal entity for VAT purposes (€218 million).

B.24

Condensed Balance sheet structure of Daimler Truck Holding AG

In millions of euros	December 31, 2023	December 31, 2022
Assets		
Financial assets	**15,100**	15,100
Non-current assets	**15,100**	15,100
Receivables and other assets	**6,570**	2,765
Current assets	**6,570**	2,765
	21,670	17,865
Equity and liabilities		
Share capital	**823**	823
Treasury shares	**-18**	0
Capital reserve	**14,277**	14,277
Retained earnings	**666**	1,206
Distributable profit	**5,554**	1,362
Equity	**21,302**	17,668
Tax provisions	**98**	0
Other provisions	**26**	15
Provisions	**124**	15
Liabilities to subsidiaries	**221**	164
Other liabilities	**23**	18
Liabilities	**244**	182
	21,670	17,865

Risks and Opportunities

The business development of Daimler Truck Holding AG as a management company depends primarily on the development of its direct and indirect subsidiaries worldwide and is therefore subject to substantially the same risks and opportunities as those of the Daimler Truck Group through the earnings. Daimler Truck Holding AG generally participates in the risks of the associated companies and subsidiaries of the Daimler Truck Group in proportion to its respective ownership interest. The risks and opportunities are presented in the chapter Risk and Opportunity Report of the combined management report. In addition, relationships with our subsidiaries and associated companies may result in charges arising from legal or contractual contingent liabilities (in particular financing) as well as impairments of the shares in Daimler Truck AG. Based on the criteria set out in the chapter Risk and Opportunity Report of the combined management report, the extent and probability of occurrence of the opportunities are considered to have decreased compared to previous year. The overall risks of the Daimler Truck Group are considered to be on the same level as previous year.

Subsequent Liability

Pursuant to Section 133 Subsections 1 and 3 of the German Transformation Act (Umwandlungsgesetz or UmwG), Daimler Truck Holding AG is jointly and severally liable with Mercedes-Benz Group AG for the fulfillment of liabilities remaining with Mercedes-Benz Group AG, which were incurred prior to the spin-off and hive-down on December 9, 2021 taking effect, if they fall due within five years of the announcement of the registration of the spin-off and hive-down in the commercial register of Mercedes-Benz Group AG and claims against Daimler Truck Holding AG are determined as a result thereof by a court or in another manner described in Section 133 of the German Transformation Act (UmwG), or a judicial or official enforcement action is taken or applied for.

The aforementioned period is ten years for pension obligations based on the German Company Pensions Act (Betriebsrentengesetz) established prior to the effective date of the spinoff and hive-down. Daimler Truck Holding AG does not expect any outflow of liquidity in this respect due to the sufficiently available special-purpose assets of the other legal entities.

The provisions in this context, in particular the procedure for regulating internal compensation between the participating legal entities, can be found in the Group separation agreement, which is an annex to the spin-off and hive-down agreement of August 6, 2021. The spin-off and hive-down became effective on December 9, 2021 by entry in the commercial register.

On the basis of the current assessment, an actual outflow of liquidity from Daimler Truck Holding AG is considered unlikely.

Outlook

The profitability, liquidity and capital resources, and financial position of Daimler Truck Holding AG are determined by the business development and success of its direct and indirect operating subsidiaries, in whose development it participates directly and indirectly through profit and loss transfer agreements and dividend distributions.

For 2024, we expect the net profit of Daimler Truck Holding AG to be significantly below the level of the 2023 financial year. In particular, we anticipate a significantly lower profit transfer from Daimler Truck AG.

Furthermore, due to the interconnectedness of Daimler Truck Holding AG with the Group companies, we refer to our statements in the chapter Outlook of the combined management report, which in particular also reflect the expectations for the parent company.

Sustainability at Daimler Truck

Governance

Responsible corporate governance	63
Compliance	67
Partnerships and engagement	75

Environment

Environment	78
Climate change mitigation and climate change adaption	81
Resource efficiency	87
Prevention of pollution	93
Green supply chain	96
EU taxonomy	98

Social

Social	107
Our people	108
Human rights	116
Traffic safety	120

Further Information

124

▼▲ This content is part of the Non-Financial Statement of the Group and subject to a separate audit with limited assurance.





Governance

We underline our responsibility towards the environment and society with a strong, forward-looking corporate governance.

Responsible corporate governance

GRI 2-12/-13/-14/-18/-19 SDG 8, 16

As a leading global manufacturer of commercial vehicles, our goal is to develop and bring sustainable, and therefore future-proof transport solutions for the transport of goods and people to the road. We take the associated responsibility for our employees, the environment and society very seriously. We view sustainability holistically and as an integral part of our core business. We also use the United Nations' 17 Sustainable Development Goals (SDGs) as a guide. With their help, we are working out the details of our own commitment to sustainable development and to respecting human rights.

The framework that guides our responsible actions is called "ESG" (Environment, Social, Governance). Accordingly, we focus our sustainability activities on the three topic areas of corporate governance, environment and social issues.

Governance

Our aim is to be a company that business partners want to work with in the long term and where employees like to work. In brief: a company to trust. Our actions are based on responsibility. We want to adhere to corporate governance rules and integrate sustainability into our short and long-term decisions. In addition, we encourage open dialog with our stakeholders and support environmental and social initiatives. We manage compliance and ESG risks with proven systems – backed up by our internal audits. We also ensure transparent sustainability reporting to the capital market. On this basis, we set our goals and manage their achievement with corresponding key performance indicators.

A focus area in the reporting year was the preparation for the new EU legislation on sustainability reporting, the Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). In addition to incentives for the financial performance of the Board of Management and senior managers in the short- and long-term variable remuneration, our compensation system also includes non-financial performance criteria with regard to sustainability. The sustainability goals contribute to ensuring the sustainable corporate success and role model function of Daimler Truck and provide information about whether and to what extent Daimler Truck implements and plans sustainable strategies on an ecological, social and entrepreneurial level and what progress Daimler Truck has already achieved in this regard.

Further information on the remuneration of the Supervisory Board and the Board of Management can be found on www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board and www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Environment

As an organization with responsible corporate governance, we are dedicated to protecting the environment and the climate. We are committed to the goals of the Paris Agreement and are paving the way towards CO_{2e}-neutral transportation. From 2039, we plan to offer only vehicles that are locally CO_{2e}-free in driving operation in Europe, Japan and the USA. We now offer ten battery electric models in series production that are used by customers worldwide.

The supply chain also forms part of our sustainability efforts. We expect our suppliers to act in accordance with the legal requirements for environmental protection. We also require our direct suppliers to comply with our Company's sustainability standards.

We also want to contribute to the goal of making the transport of goods and people CO_{2e}-neutral by constantly improving our production. We want to make production CO_{2e}-neutral on balance worldwide by 2039. We have already reached one milestone: our European production plants are CO_{2e}-neutral on balance. Our production sites in India, Japan and the USA are also expected to be CO_{2e}-neutral on balance by 2025.

Social

There are three areas at the heart of our social responsibility: our employees, respecting and protecting human rights, as well as road user safety. We employ more than 100,000 people worldwide. They are our most important asset and we aim to take a variety of measures to ensure that they feel comfortable in the workplace, that they can develop their potential, maintain their health and that their human rights are respected.

We also want to take social responsibility for our supply chain. Our goal is that our suppliers also respect social standards and support our sustainability work with regard to human rights. For example, we require our direct suppliers worldwide to comply with human rights standards, and to communicate these standards to their direct suppliers and ensure compliance within their sphere of influence.

The safety of our products is part of our DNA and one of our most important obligations – not just toward our customers, but toward all road users. We aim to prevent road traffic accidents. That is why we are continuously enhancing our safety and assistance systems and advancing autonomous driving. Our aim is to develop our products in accordance with the highest safety standards, which we regularly verify through internal quality controls and external certifications.

Sustainability management at Daimler Truck

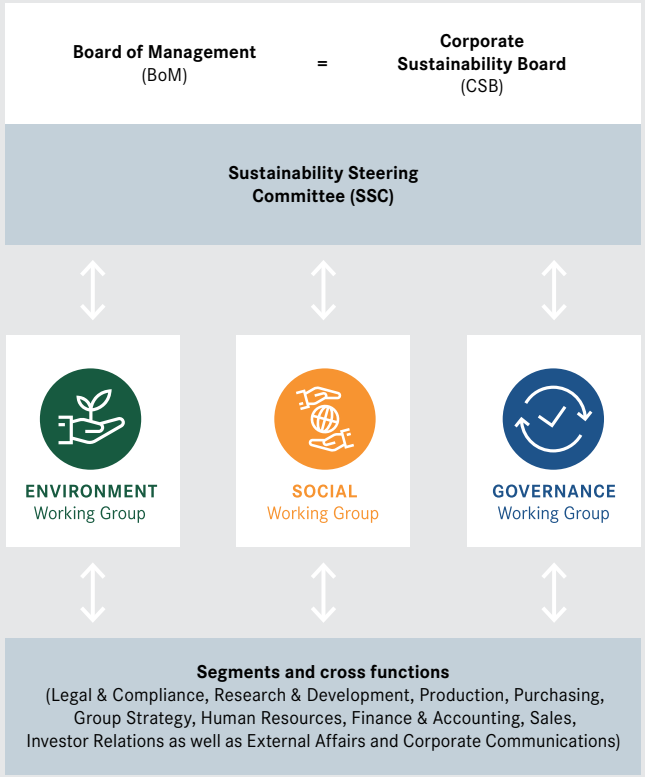
GRI 2-12/-13/-14

The Board of Management meets on a regular basis as the Corporate Sustainability Board (CSB) to discuss sustainability issues of importance to the Company. Within the Board of Management, Chairman Martin Daum is responsible for the topic of sustainability in accordance with the rules of procedure. At regular intervals, the Supervisory Board is informed by the Board of Management about the strategy of the Daimler Truck Group and its individual segments, which, in addition to long-term economic goals takes into account ecological and social objectives. Two members of the Supervisory Board's Audit Committee also have expertise in the area of sustainability reporting and its auditing. Further information can be found in the chapter Declaration on Corporate Governance and in the sections Overall requirements profiles for the composition of the Board of Management and the Supervisory Board and Qualification matrix for the Supervisory Board. The management and organizational structures are intended to strategically support our sustainability goals. The Sustainability Steering Committee (SSC) and various E, S and G working groups are responsible for this.

Within the legal and compliance organization, the sustainability management department deals with the relevant Group-wide control issues. In addition to sustainability reporting, it is also responsible for the further development of the sustainable business strategy, human rights compliance and stakeholder management. This function reports to the Chairman of the Board of Management via the Company's Chief Legal and Compliance Officer.

B.25

Governance structure



The central management and decision-making body for all sustainability topics (Corporate Sustainability Board – CSB) is part of the Board levels of Daimler Truck Holding AG and Daimler Truck AG. Under the leadership of the Chairman of the Board of Management, the Corporate Sustainability Board meets at least twice a year.

The Sustainability Steering Committee (SSC) is composed of senior management level representatives of the segments and representatives of various functional units. The SSC, under the direction of the Chief Legal & Compliance Officer, advises – as required – on the course of action at least once a quarter and assesses the sustainability performance reported by the working groups.

The processing of the focus topics from the sustainable business strategy is organized and structured by the respective responsible departments in working groups. Progress made and any important decisions are reported to the SSC and the CSB or submitted to them for a decision.

Principles and policies

GRI 2-23

We have anchored our values and principles in our overarching Daimler Truck Code of Conduct, our policy statement on social responsibility and human rights, as well as in other topic-specific policies.

By policies we mean framework-setting, internal regulations of the Daimler Truck Group, which directly binds all employees and members of managing bodies as defined in the scope of application. A central team is responsible for the global policy management and the associated processes, which are regulated within the policy on policy management. To ensure the transparency and efficiency of the policies, all employees have access to all Daimler Truck policies at any time via the central policy platform.

Risk and opportunity management

Risk and opportunity management is an integral part of the Group-wide planning, management and reporting process. It is intended to support the achievement of the Company's goals in a sustainable manner and to raise awareness of associated risks within the Company. The ESG-related risks and opportunities that are linked to our own business activities, products, and services and that could very probably have serious negative impacts on the non-financial aspects with regard to the CSR Directive Implementation Act (CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz, CSR-RUG) can be found in the overall assessment of the risk and opportunity situation in the risk and opportunity report of the combined management report. There was no occurrence of serious non-financial risks in the reporting year. Detailed information can be found in the chapter Risk and Opportunity Report.

Materiality analysis

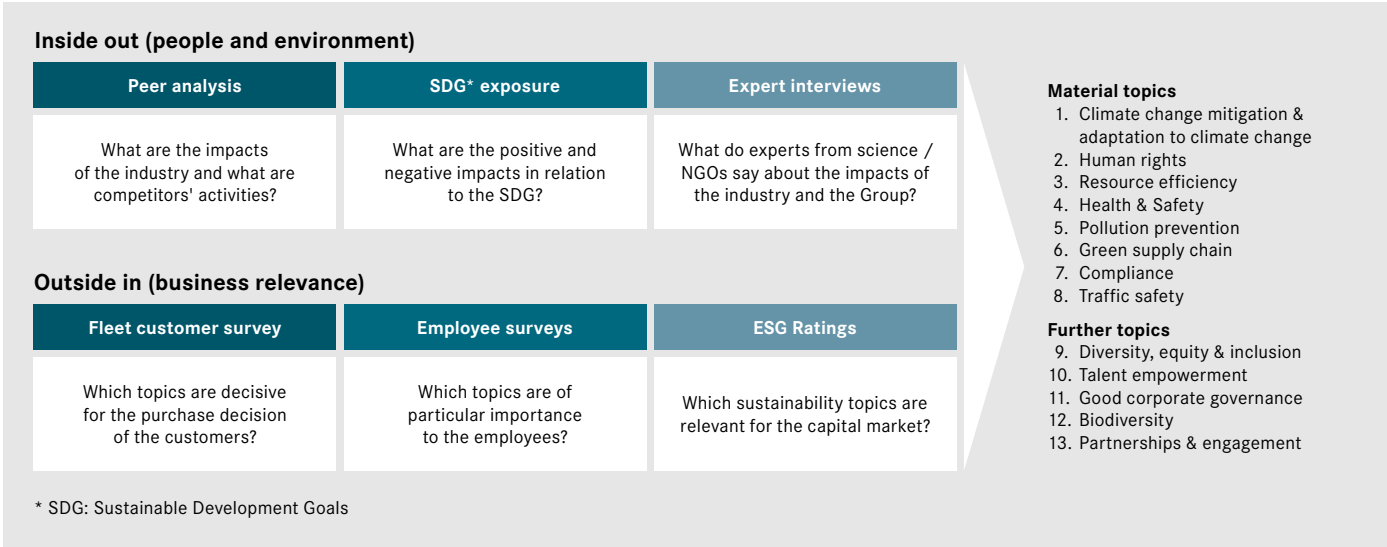
GRI 2-14, 3-1/-2

As the basis of our sustainability reporting and to help shape our sustainable business strategy, we conducted a materiality analysis in the summer of 2022 which is also valid for the 2023 reporting year. Based on the corporate strategy, regulatory developments and current industry trends, we identified our material topics and prioritized them. For a holistic view, we analyzed both the business relevance of sustainability issues and their impact on our environment and the people around us. These two perspectives were explored through the involvement of various stakeholders. We examined the positive and negative impact of our business activities with a comprehensive competitor analysis, an SDG impact assessment and expert interviews. We then looked at the impact of sustainability issues on our business performance and results through an online survey of both our employees and our truck fleet customers and analyzed the relevant ESG rating requirements.

The results of the analysis, including recommendations for action, were presented to the Sustainability Steering Committee (SSC) and the Corporate Sustainability Board (CSB). The results of the materiality analysis confirm the focal topics for our sustainable business strategy. Eight areas of action were identified as material. From an external and internal perspective, the focus is on the ecological aspects of our business – above all, on combating climate change, resource efficiency and preventing pollution. The social requirements of respect and protection for human rights as well as occupational health and safety were also highly rated, especially by our employees. These topics constitute the most relevant themes for us on which we want to increasingly focus our sustainability management and reporting in the future. The topics of green supply chain, compliance and traffic safety will also be important.

B.26

Materiality Analysis



* SDG: Sustainable Development Goals

▼ As part of the preparations for the new EU legislation on sustainability reporting, which will apply to us from the reporting year 2024, the double materiality analysis was carried out in accordance with the new legal requirements. The results will form the basis for the next report and the materiality assessment should be completed by the end of the first quarter of this year 2024. ▲

Compliance

GRI 2-18/-19/-22, 3-3, 205-1/-3, 206-1

We are convinced that only those who act in a responsible manner will remain successful in the long-term. Compliance, underpinned with rules and a corresponding compliance culture are therefore very important to us.

Compliance and responsible corporate governance are central to our understanding of sustainable business. Therefore, we operate an established Compliance Management System (CMS), which comprises programs and processes to comply with legal requirements and to prevent misconduct. We inform and raise awareness among our employees on compliance topics through numerous training measures and communication campaigns.

Compliance Management System

With our CMS we want to ensure compliance with laws and guidelines within the Company and promote compliant behavior. The measures needed for this are defined by our compliance and legal organizations in a process that also takes the Company's business requirements and specific risk situation into account. The CMS is based on national and international standards and is used worldwide. It consists of seven elements that are complementary and are explained in more detail below.

B.27

The Daimler Truck Compliance Management System



1. Corporate culture and compliance values

Our goal is for all employees to know and comply with the Group-wide Daimler Truck Code of Conduct, to behave responsibly, with integrity and in accordance with the rules. Our Code of Conduct serves us as a general standard of values: It sets the guidelines for our actions and helps us to make the right decisions. The guidelines apply to all employees of Daimler Truck Holding AG and Daimler Truck AG as well as to the controlled Daimler Truck Group companies, are available in twelve languages and are available at any time for all employees via the central guidelines platform. The Code of Conduct was published after revision in February 2023. It is based on the Daimler Truck Purpose Principles. With these we have defined four key principles that drive us in our daily work:

- We start with listening.
- We build to solve.
- We lead with the long view.
- We progress together.

2. Compliance objectives

The Chief Legal and Compliance Officer and the Compliance Board are responsible for setting the objectives of the compliance program in line with our compliance strategy. The compliance strategy is derived from the corporate objectives as well as applicable laws, regulations, voluntary commitments, and the Daimler Truck Purpose Principles.

For the individual compliance fields, this means minimizing risks related to corruption, antitrust law, export control, money laundering and violations of sanctions and terrorist lists, data protection, product conformity, human rights as well as ensuring compliance with tax and customs-related obligations and duties under personnel law.

3. Compliance organization

GRI 2-16/-25

Our compliance organization is organized regionally and in line with our functions (Center of Competences). In this way, it can provide effective support – for example, through guidelines and recommendations. Functional or regional contacts are available for this purpose. Therefore, a global network of local contacts ensures that our compliance standards are upheld. The network supports the management of the Group companies in implementing our compliance program locally. In addition, the Compliance Board manages overarching issues and monitors whether our measures are effective. The Board has the task of responding at an early stage to changes in business models and in the business environment, picking up on regulatory developments and continuously developing the CMS. The Compliance Board is composed of representatives of the Compliance and Legal departments, meets regularly and is chaired by the Chief Legal and Compliance Officer. ▲

▼ The Chief Legal and Compliance Officer in turn reports directly to the Chairman of the Board of Management and reports regularly to the Board of Management of Daimler Truck Holding AG and Daimler Truck AG, to the Group Risk Management Committee and to the Audit Committee of the Supervisory Board. From the Company's perspective, the compliance network's independence from the segments is assured by the direct reporting line to the Legal and Compliance department and to the Chairman of the Board of Management.

4. Compliance risks

We regularly and systematically examine and evaluate all controlled Group companies, majority shareholdings and our own central departments worldwide in order to minimize compliance risks. Centrally available data and, if necessary, local information are accessed. The results of regular compliance risk evaluations form the basis of our risk management. We use them to implement targeted risk-minimizing measures worldwide. This risk management approach serves as a framework for all compliance fields. As part of the 2023 risk management cycle, all existing risk ratings were reviewed at the end of 2022 and adjusted where necessary. Based on these risk classifications, measures were handed over to the affected units to be implemented. New companies were assessed separately and risk ratings and measures were agreed upon. As part of the replacement of the previous risk management approach in the reporting year, all high-risk business units were re-assessed in a first wave and individual packages of risk reduction measures were assigned. Starting from the beginning of 2024 all remaining business units shall be introduced to this new approach.

5. Compliance program

Our compliance program comprises elements such as the central whistleblowing system SpeakUp, business partner due diligence processes, compliance contractual clauses and other measures tailored to the respective compliance field in order to minimize risks and counteract violations of laws and rules. The individual measures are derived from the findings of our systematic compliance risk analysis. Areas of focus include, among other things: continuous awareness of compliance and adherence to relevant processes, consistent follow-up of reports of misconduct, and the formulation of clear requirements for the conduct of our business partners.

The key compliance program elements are explained in more detail below.

Reporting of rule violations via the whistleblowing system SpeakUp

GRI 2-25/-26/-27, 3-3, 207-2/-3

In the 2023 reporting year, the central whistleblowing system was renamed from Business Practices Office (BPO) to SpeakUp @ Daimler Truck – our whistleblowing system. The SpeakUp whistleblowing system enables our employees worldwide, as well as business partners and third parties, to report violations. Reports to SpeakUp draw our attention to possible risks for the Group, employees and third parties and help prevent damage.

As part of the renaming of the whistleblowing system, the platform SpeakUp was introduced in the 2023 reporting year and improvements were made to the reporting of potential violations. The integrated SpeakUp platform enables all employees and third parties worldwide to report potential misconduct to the whistleblowing system in writing via a protected website or by voice message via a free telephone number. In both cases, the language of the report can be freely selected, with the new platform offering a more extensive language selection and making contact possible at any time. Information can also still be sent to the whistleblowing system SpeakUp by email or post. In Germany, an external, neutral intermediary is available to whistleblowers as an additional contact point. In all cases, a report can also be submitted anonymously.

A globally valid Group policy regulates the procedure of the SpeakUp whistleblowing system and the corresponding responsibilities. Its aim is to ensure a fair and transparent procedure that takes into account both the principle of proportionality for the person affected and the protection of the whistleblower. The policy also serves as a benchmark with which we assess violations and decide on the consequences. If, after an initial risk-based assessment, a tip-off related to Daimler Truck's own business area is classified as a violation with a low risk for the company, its employees or other people, the whistleblowing system SpeakUp passes the case to the responsible department, for example human resources, corporate security or the compliance department. The department follows up on the tip-off and processes the report independently. Violations with a low risk for the company include, for example, theft, fraud or undue assets offenses with a value of less than €100,000 - provided they do not relate to corruption.

If the whistleblowing system SpeakUp classifies a tip-off related to Daimler Truck's own business area as a major risk violation after an initial risk-based assessment, it assigns the case to an investigating unit. SpeakUp tracks the case until it has been closed. Violations with major risks include, for example, corruption, antitrust and money laundering offenses as well as violations of technical specifications or violations of environmental regulations. Cases of sexual harassment, discrimination or racism as well as other human rights violations are also major risk violations. In order to continually increase trust in our whistleblowing system SpeakUp and to further raise awareness, especially among our employees, various communication measures are used.

Potential violations of our Business Partner Standards, in particular human rights violations and violations of environmental protection regulations by our direct and indirect suppliers, can also be reported to the whistleblowing system SpeakUp. Reports received through the system are forwarded to the responsible department for the internal complaint procedure.

In the 2023 reporting year 24 new major-risk cases were opened via the whistleblowing system SpeakUp. Out of the newly opened cases, ten cases fell into the category "severe cases of sexual harassment, discrimination and racism", two cases fell into the category "reputational damage" and one case fell into the category "fraud (over € 100,000)". Another eight cases fell into the category "damage (over € 100,000)", one case into the category "undue enrichment (over € 100,000)", one case into the category "severe violations of the integrity of the whistleblowing system" and one case into the category "other major risks". ▲

▼ In the 2023 reporting year, a total of 20 cases were closed as “with merit/partially with merit”. In these 20 cases, a concrete initial suspicion was confirmed. Of these, six cases belonged to the category “damage (over €100,000)”, four cases belonged to the category “reputational damage”, six cases to the category “severe cases of sexual harassment, discrimination and racism”, one case to the category “fraud (over €100,000)”, one case to the category “theft (over €100,000), one case to the category “undue enrichment (over €100,000) and one case to the category “other major risks”. Here, the company decides on appropriate measures, taking into account proportionality and fairness. The personnel measures in the reporting year 2023 included extraordinary terminations, final warnings, written and verbal warnings, voluntary resignations as well as a relocation and a termination agreement.

Further information and contact details can be found on www.daimlertruck.com/en/company/compliance/whistleblowing-system-speakup.

Collaboration with sales partners and suppliers

GRI 2-23

For us, a shared understanding of values forms the basis for successful collaboration with our partners. Our Business Partner Standards, which outline in detail our expectations of partners were revised in the reporting year. We provide the standards to all our business partners, including our suppliers. The Business Partner Standards can be found on www.daimlertruck.com/en/company/compliance/compliance-of-our-business-partners. In these, we summarize all of our requirements for our business partners for sustainable business and formulate our expectations with regard to working conditions, the respect and protection of human rights, the environment as well as compliance. For our suppliers, further requirements are contained in our contractual conditions on social responsibility and environmental protection as well as the compliance contractual clauses. We also provide our business partners with a specifically developed compliance awareness module. The module raises awareness of current requirements and offers our suppliers and sales partners assistance in dealing with possible compliance risks. Further information about the module can also be found on www.dt-compliance-awareness-module.com/en/.

We check direct business partners, especially sales partners and suppliers, as part of risk-based due diligence processes. In the reporting year, we checked new direct sales partners for compliance risks. Using a permanent monitoring process, we also examine all existing sales partners with the aim of identifying possible behavioral violations. Existing direct suppliers are regularly checked for risks - in particular human rights risks - in order to identify them and address them in a follow-up process. A risk-based due diligence check is also carried out for new suppliers before they are commissioned, which particularly takes human rights issues into account.

Further information can be found on supplier.daimlertruck.com/portal/en and in the chapters Green supply chain and Human Rights.

M&A Compliance program

We also carry out compliance risk assessments for M&A projects. The objective of those risk assessments is to detect all corruption-relevant circumstances as well as to determine all issues relating to the transaction partner's reputation and integrity that affect or undermine the transaction. In addition, the relevant sanction lists and the requirements for combating money laundering and terrorist financing are also considered in each transaction. If required, technical compliance and human rights compliance aspects, as well as data and IT compliance issues, are also included in the compliance risk assessment of an M&A transaction. In case of relevant findings, the necessary compliance measures are defined.

In general, our standard compliance clauses for M&A contracts include aspects of good and sustainable corporate governance, compliance with laws and respect for human rights. ▲

▾ 6. Internal information, communication and training measures

We offer a comprehensive range of training courses on compliance topics. Training needs are determined on a regular basis, adapted to the latest findings and content is developed further. The contents and topics of the training courses are tailored to the roles and functions of the respective target group. A web-based and target group-oriented training program is available for employees in administrative areas, consisting of a range of mandatory modules. Employees from production and production-related areas can voluntarily take part in the training program. The training modules are assigned when an employee is hired, promoted or transferred to a function that involves an increased risk. The web-based training measures are available worldwide via a Learning Management System.

We are supplementing our web-based training program with face-to-face training, some of which we conducted in virtual form in 2023. We also offer information and qualification measures for supervisory and management functions. As part of an executive onboarding program, we provide information about legal and compliance topics in order to support newly appointed members of the Supervisory Board and of the management of the Group companies in their new roles. This offer was supplemented in July 2023 with a web-based training – Executive Module – Corporate Governance.

B.28

Compliance Training Program

Management and employee training	
Executive Onboarding Program for **CEOs and CFOs** of the Daimler Truck Group	– Onboarding with all **newly appointed CEOs and CFOs (mandatory).**
Web-based **compliance training program**	– Centrally assigned **basic, management, expert and executive modules** (mandatory) for employees in administrative departments of Daimler Truck AG and controlled companies **taking into account the respective role function and risk.** – System-based reporting functions and automatic reminders to **track completion of mandatory trainings.**
Face-to-face / virtual trainings	– The **local Legal and Compliance network** offers additional training in face-to-face and/or virtual formats as required - taking into account the local risk profile of the respective unit and the centrally available webbased training courses. The infrastructure for the documentation of these training sessions is provided centrally.
Compliance awareness for business partners	
Compliance Awareness Module for suppliers and sales business partners	– The **web-based Compliance Awareness Module** is made available online to Daimler Truck **suppliers and sales business partners.** The content refers amongst others to our Daimler Truck Business Partner Standards. – The module explains our **guiding principles** for **integrity** and supports our business partners in dealing with potential integrity and compliance risks.

▲

B.29

Compliance training program - web-based training courses

GRI 205-2

Basic Modules[1]	▾Number of participants[5]
Antitrust Overview	8,587
Daimler Truck Code of Conduct	41,931
Management Module[2]	
Inclusion in Mind!	1,348
Expert Modules[3]	
Anti-Money Laundering Germany (Trader of Goods)	2,336
Compliance@Marketing and Sales	2,658
Compliance@Procurement	1,455
Insider Law	418
Product Compliance	25,326
Human Rights Compliance	5,274
Executive Module[4]	
Corporate Governance	153

1 This module is automatically assigned to all active employees (full-time and part-time employees) in the administration of Daimler Truck AG and controlled group companies who meet the IT requirements for carrying out training courses in the Daimler Truck Learning Management System.
2 This module is automatically assigned to all managers (full-time and part- time employees, level 4 and higher) of the administration of Daimler Truck AG and controlled group companies that meet the IT requirements for carrying out training courses in the Daimler Truck Learning Management System.
3 These modules are automatically assigned to relevant active employees (full-time and part-time employees) in the administration of Daimler Truck AG and controlled Group companies who meet the IT requirements for carrying out training courses in the Daimler Truck Learning Management System.
4 This module is assigned automatically to all CEOs/CFOs, all level 2 leaders (full-time and part-time employees) of the administration of Daimler Truck AG and controlled Group companies, all heads of business units of the administration of Daimler Truck AG as well as all elected representatives of controlled and non-controlled Group companies that meet the IT requirements for conducting training in the Daimler Truck Learning Management System. For all those who had not completed the executive onboarding program that was available before the web-based module was made available, the training was mandatory.
5 Number of completions stored in the Learning Management System by the deadline of November 12, 2023 (due to an impending system change the Daimler Truck Learning Management System was no longer available to learners from November 13, 2023).

B.30

Compliance training program - face-to-face training courses[1,2,3]

GRI 205-2

Compliance fields	Number of participants
– Anti-Corruption	
– Anti-Money Laundering	
– Antitrust	
– Compliance in General	
– Data Compliance	
– Export Control	
– Sanctions Compliance	
Total	3,528

1 Face-to-face trainings were partly carried out in digital form.
2 Target group: Relevant managers and administration employees worldwide.
3 Number of completions stored in the Learning Management System by the deadline of November 12, 2023 (due to an impending system change the Daimler Truck Learning Management System was no longer available to learners from November 13, 2023).

▾ 7. Monitoring and improvements

GRI 2-25

We have established various internal mechanisms to check the existing CMS for appropriateness and effectiveness. This includes the annual employee survey, in which we consistently record a high level of agreement among our employees regarding the following topics:

– Supervisors respond appropriately to behavior that lacks integrity
– Employees in the immediate work environment openly discuss behavior that lacks integrity
– There is trust in our whistleblower system

Furthermore, all CEOs and CFOs of the fully consolidated subsidiaries of the Group, as well as the senior employees of the central divisions, provide confirmation that, for their respective areas of responsibility, they are not aware of any significant weaknesses in the appropriate implementation or effectiveness of the compliance fields relevant for the Daimler Truck Group. Using an annual monitoring process, we review the programs, processes and measures of the CMS and analyze whether they are appropriate and effective. This involves accessing centrally available data and, if necessary, local information. Indications of ineffective implementation of measures are recorded and reported as part of monitoring and corresponding remedial measures are defined. If changing risks or new legal requirements make it necessary, we also adapt our processes and measures in the CMS. Additionally, Corporate Audit reviews compliance aspects in the context of their risk-oriented process checks on a regular basis. Furthermore, the setup of the new risk management and monitoring process within the Legal & Compliance department was audited and reviewed for improvement potential in 2023. The compliance risk and monitoring process at Daimler Truck is carried out for all compliance fields anchored in the Legal & Compliance department. Compliance fields that are in the process of being set up are subject to an adequacy check. Compliance programs and processes along established compliance areas are also examined for their effectiveness. These monitoring results and other possible measures, as well as the review of the compliance strategy, are evaluated and decided on by the Compliance Board once a year. ▲

▼ A corresponding status report on all compliance fields is reported to the Group Risk Management Committee, the Board of Management and the Audit Committee once a year. ▲

For the reporting year, there were no indications that the compliance programs, processes or measures adopted were not appropriate or not effective in the context of the risk situation of the Company.

▼ Compliance management focus areas

Value-based compliance is an indispensable part of our daily business activities. Our intention is to encourage compliant conduct throughout the entire Company around the world by taking specific measures. In the following, we explain how we are pursuing our main objectives, what are the regulations and policies providing us with direction in this regard, and which specific measures we are implementing.

The main objectives of our Group-wide compliance activities are:

- Combating corruption
- Preserving and promoting fair competition
- Ensuring compliance with technical and regulatory requirements for our products
- Respect and protection of human rights
- Adherence to data privacy regulations
- Preventing money laundering and terrorist financing
- Compliance with sanctions and export control law as well as compliance with requirements for the transport of dangerous goods
- Tax and customs compliance
- Ensuring compliant HR work and appropriate labor and social standards (HR Compliance)

Combating corruption

One of the objectives of our compliance measures is to minimize corruption in all business activities. We therefore critically examine our business partners and transactions and deal with authorities and public officials in a particularly sensitive manner.

An important component of our anti-corruption compliance program is the Corruption Perception Index of Transparency International, which is taken into account as a central parameter in risk assessments. We see increased risks of corruption particularly in sales activities in high-risk countries as well as in our business relationships with authorized dealers, general agents and suppliers worldwide. Our standard compliance clause for contracts requires all business partners to have appropriate anti-corruption procedures and measures in place.

Preserving and promoting fair competition

Our Group-wide Antitrust Compliance Program is aligned with national and international standards to ensure fair competition. It comprises a binding, globally valid Daimler Truck Group standard that defines how matters of antitrust law are to be assessed by the Legal and Compliance department and how the work with trade associations has to be carried out.

The Group-wide Daimler Truck standard is based on the standards of the underlying European regulations and takes established legal practice at European antitrust authorities into account, as well as the laws of European courts.

Guidelines are also intended to support our employees across our worldwide operations identify critical antitrust situations and behave in accordance with the regulations. This is particularly important when contacting competitors, working with retailers and general agents, and working on committees in associations. In order to create transparency in our employee dealings with associations spanning the world, we rolled out a standardized, centrally controlled documentation solution in this reporting year.

Ensuring compliance with technical and regulatory requirements for our products

For us, product compliance means compliance with technical and regulatory requirements, standards and laws that are relevant to business activities around the world.

Our objective is to identify risks within the product creation process - i.e., in product development and certification – as well as in product reliability processes at an early stage, including the implementation of preventative measures. In doing so, we take into account the fundamental objectives of relevant laws and regulations as well as internal specifications and processes in development and production as well as after the vehicles have been placed on the market.

The Product Compliance Management System (PCMS) defines principles, structures and processes in order to provide our employees with guidance and security, in particular for challenging situations on interpreting technical regulations. Furthermore, the PCMS also includes minimum standards for handling our products in the field regarding safety, regulatory conformity and emissions issues.

Respect and protection of human rights

GRI 2-23/-24/-25

With our Human Rights Compliance Management System (Human Rights CMS), we rely on a systematic approach to fulfilling human rights due diligence obligations.

The aim is to systematically evaluate all Group companies and majority shareholdings in order to identify human rights risks and, if necessary, to implement preventative and remedial measures. Systematic risk analysis and specific measures tailored for those identified risks serve to fulfill our due diligence obligations in the supply chain. Handling and processing information about potential human rights violations is also an integral part of the Human Rights CMS. The SpeakUp whistleblowing system provides employees and external whistleblowers with various channels to point out suspected human rights violations, report rule violations and demand remedial action.

Further information can be found in the section “Reporting violations of the rules via the whistleblowing system SpeakUp” and in the chapter Human Rights. ▲

▾ Adhering to data privacy regulations

GRI 418-1

For us, data and the systematic evaluation of data are the basis for new business models, innovative technologies and efficient processes. However, data not only opens up business opportunities, but its handling requires special care as comprehensive data protection requirements apply both in Europe and globally.

We adopted a commitment to data responsibility with the aim to define a clear framework on how we handle data based on the three guiding principles of “added value”, “business potential” and “responsible use of data”. Our Global Data and Information Policy lays the foundation for responsible and compliant handling of information and data worldwide. It defines a binding minimum standard for all Group units. The more comprehensive data protection requirements of the EU GDPR are addressed by the EU Data Protection Policy. The Data CMS integrates all these elements as well as local data privacy requirements in a structured approach. The Data CMS supports the Group in systematically planning, implementing, and continuously monitoring measures to ensure compliance with the data protection requirements.

The Chief Data Privacy Officer performs the tasks defined by law to comply with data protection regulations. Her contact details are publicly available. The Chief Data Privacy Officer is available at any time as a contact person for customers with data protection concerns.

For all incidents that concern information security, Daimler Truck has established a central reporting procedure: The Information Security Incident Management process. Employees and contractors are asked to report any potential data protection and information security breaches this way. Isolated data protection incidents were reported to the responsible data protection supervisory authorities in the 2023 financial year.

In the reporting year, there were no cases in which data protection supervisory authorities conducted investigations based on customer complaints or data protection incidents reported by the Company.

Preventing money laundering and financing of terrorism

The purpose of compliance in the prevention of money laundering and terrorist financing is both to prevent the placement of funds from criminal transactions into the legal economic cycle and the prevention of financing of terrorist associations via transactions with Daimler Truck. Therefore, we have implemented global minimum standards, processes and safeguards throughout the Group.

We have appointed a Group Anti-Money Laundering Officer who ensures compliance at Daimler Truck Holding AG and all of its controlled Group companies. This role is responsible for Group-wide standards and processes pursuant to the German Anti-Money Laundering Act.

The Group Anti-Money Laundering Officer is assisted by two Deputy Anti-Money Laundering Officers. One deputy is responsible for ensuring compliance measures for the prevention of money laundering and terrorist financing for the Industrial Business (trade in goods), while the other deputy is responsible for the segment Financial Services.

Compliance with sanctions and export control law as well as compliance with requirements for the transport of dangerous goods

A central Group unit responsible for export control, sanctions, money-laundering prevention and dangerous goods pursues a combined compliance approach with the aim of adhering to all applicable personal sanctions (sanctions compliance) and goods-related sanctions (export control compliance) in the best way possible throughout the Group.

Our minimum standard, regardless of its applicability, are the sanctions lists of the EU, the United Kingdom and the USA (including the US Office of Foreign Assets Control (OFAC) and US Bureau of Industry and Security (BIS)) which are checked through an IT-system in every business transaction. The Group-wide export control is intended to ensure, both through its set of rules applicable worldwide in the Daimler Truck Group and through its IT-supported export control management system in Germany, that applicable national and supranational bans and approval requirements are observed for all exports or shipments of export control-relevant goods initiated by Daimler Truck or controlled Group companies.

Responsible sales

We want to adhere to legal restrictions for deliveries of military commercial vehicles and civilian commercial vehicles for military end use. For business with executive bodies with a state monopoly on the use of force, especially police and security authorities worldwide, we have internal processes that provide for our own critical review covering multiple aspects. In particular, the risk of human rights violations is considered. In individual cases, our evaluation process leads to the refusal of transactions that we cannot reconcile with our claim of sustainable and responsible corporate management. ▲

Tax and customs compliance

GRI 207-1/-2/-3

We strive to comply with tax obligations applicable worldwide. The framework and rules provided by the tax department (e.g. guidelines, procedural instructions, tax measures) serve this objective and are anchored in the tax guidelines. As part of the Group tax strategy, we particularly pursue the following principles, taking into account economic and social impacts and in accordance with the corporate and business strategy:

- Through our actions, we want to ensure that the tax obligations of Group companies are met and integrity standards are maintained through measures, processes, systems, methods and controls.
- We deliver active risk management for the Group and its operational employees through an appropriate Tax Compliance Management System (Tax CMS).
- We pursue legal, active and non-aggressive tax planning based on business reasons (tax follows business).

This means that we, as a company, comply with our responsibility as a taxpayer. We also strive to work cooperatively, transparently, and constructively with tax authorities. In the process, we maintain our legal standpoints and defend our interests wherever we believe such actions are appropriate and legitimate. The Group's tax strategy defines the framework for action, and this strategy is further specified and implemented by means of organizational and content-related policies, provisions, and instructions.

The worldwide responsibility for tax is allocated to our Head of Tax. Significant tax-relevant decisions are made in the Tax Compliance and Tax Risk Committee (TCRC), of which the Chief Financial Officer is a member. The TCRC is also kept informed on an ongoing basis about material tax issues. The tax policies regulate the responsibilities, tasks and duties of the persons entrusted with tax matters at Daimler Truck. In addition, they provide concrete implementation guidelines for meeting relevant legal obligations and enhance our employees' awareness of tax-related issues. In accordance with the Daimler Truck Code of Conduct, intentional violations of external and/or internal tax requirements must be reported and followed up. The same applies to the failure to correct incorrectly processed transactions.

Tax risk management is also part of the Tax CMS. Its function is to monitor and check whether tax obligations are met. This risk management system, which is consistent across the Group, serves to identify and reduce tax risks and associated personal risks of employees acting on behalf of the Group. It comprises numerous measures, such as ongoing monitoring or integration of tax risks in the internal control system and in the Group-wide risk management process in accordance with the risk management policy. In the reporting year, we were not aware of any significant violations of tax laws that would have resulted in criminal proceedings.

Ensuring compliant HR work and appropriate labor and social standards (HR Compliance)

HR Compliance aims to ensure compliant HR work and appropriate labor and social standards within the Group by adhering to legal provisions, regulatory standards, corporate voluntary commitments and ethical principles.

To this end, our HR Compliance translates relevant legal and regulatory requirements into policies, specialist concepts and process standards for management and HR processes. Group-wide responsibility for HR work and HR compliance is assigned to our Chief Human Resources Officer.

The HR Compliance Management System is intended to contribute to the creation of a respectful, trusting and inclusive corporate culture, to ensure appropriate working and social standards throughout the Group and to ensure compliant HR work. Background checks for managers and the implementation of sanctions and consequences are intended to contribute to the Company's compliance culture.

Partnerships and engagement

GRI 2-28/-29 SDG 17

As one of the world's leading commercial vehicle manufacturer, our goal is to develop sustainable and thus future-orientated transport solutions for the movement of goods and passengers and bring those to the road. We take the associated responsibility for our employees, for the environment and for society as a whole very seriously. The overarching goal is to assume social responsibility and to align corporate and social interests in the long term.

To adapt our corporate goals to the needs and expectations of society, we encourage regular stakeholder engagement. In addition to the continuous exchange with our employees, customers and suppliers, we use our expertise to contribute to societal dialogue. We cooperate constructively with representatives from society and politics, e.g. by joining voluntary commitments with industry, science or non-governmental associations. Specifically, the exchange is about finding sustainable solutions to societal challenges.

Dialogue with politics and society

GRI 207-3,415-1

We define political representation as the constant dialog with decision-makers at various political levels. These include politicians, members of the government, public officials and representatives of interest groups, trade organizations and associations, which in turn maintain political contacts.

We have set out our own principles for political dialog and for the responsible representation of interests and, with involvement of the management, compiled them into a Group policy. We follow the principle of political restraint and neutrality in our dealings with governments, political parties, delegates and officials.

B.31

Active engagement with relevant stakeholders

Company

Employees

Surveys, internal webcasts with Q&A

Intranet, sentiments

Integration into strategy work via working groups

Capital markets

Investors

ESG conferences and engagement meetings

Roadshows, Capital Market Days

Rating Agencies

Active Engagement with relevant rating agencies

Society

Politics/Media

Product and other events like IAA TRANSPORTATION, interviews and press conferences

Annual Meetings

Society

Podcast "Transportation Matters"

NGOs

Memberships in associations / participation in initiatives

Market

Customers

Customer events, driving events, surveys among drivers and fleet customers

Trade fair exhibitions like IAA TRANSPORTATION

Suppliers

Supplier dialogs

Daimler Truck Supplier Award

In addition, we have defined binding internal guidelines, which are laid down in the Daimler Truck Code of Conduct, among other things. Dealing with grants, making party donations and approaches to the political representation of our interests is also governed by our Group policy on lobbying and political and party donations. Daimler Truck AG is listed in the EU transparency register as well as in the lobby register for representation of interests to the German Bundestag and the German Federal Government. Employees of Daimler Truck controlled Group companies who represent political interests must report and register with the relevant department in accordance with the Group policy on lobbying work.

With the above-mentioned tools we want to ensure that the political representation of our interests complies with applicable regulations and ethical standards. In this respect, we are especially careful to observe antitrust requirements when working in industry associations and cooperating with other companies. The policies mentioned above also define how we intend to address risks in connection with the political representation of our interests. We also address these risks in compliance processes applicable throughout the Group. Feedback related to our activities in the area of political representation of interests can also be captured by our whistleblowing system SpeakUp. In the reporting year we did not make any donations, neither monetary nor in kind, to political parties in any part of the world. This decision has been made independent of current political or economic events.

Industry associations and initiatives

In addition to direct interaction with political decision-makers and other stakeholders who are committed to sustainable development, we are involved in various associations, committees and sustainability initiatives.

These include among others the UN Global Compact, econsense, the sustainability initiative of the Federal Association of German Industries, Drive Sustainability and Hydrogen Europe. We use these forums to have a dialog with representatives across wider civil society.

Among other things, we are involved in organizations that focus on the further development of alternative drives and innovative renewable technologies, such as the use of hydrogen.

We are also involved in industry associations – including the membership in the German Association of the Automotive Industry (VDA) and corresponding associations with a geographical and industry focus including the European Automobile Manufacturers' Association (AECA) at European level, but also at industry level within the Federation of German Industries (BDI).

Diversity, equity and inclusion also play an important role for us, which is why as a member of the organization "Charta der Vielfalt e.V." and the European Women's Management Development Network e.V., the Group actively participates in discussions on these topics.

In working groups of the aforementioned associations and initiatives that are relevant to our core business, we actively participate in association work. In this way we contribute our company-specific perspective and experience and help to advance the discussion in a fact-oriented and qualified manner.

Corporate citizenship

GRI 203-1

By corporate citizenship activities we mean all of the Group's social activities, such as donations, corporate volunteering and disaster relief. These are aligned with the Group's sustainable business strategy and core business.

An important part of our global social commitment includes donations to non-profit organizations and the sponsoring of social projects. Throughout the Group, donations are selected in accordance with local legal and internal Company criteria. In the reporting year, €8 million were paid out at national and international level.

Due to the war in Ukraine and the earthquakes in Turkey and Syria, we focused on supporting local people by, among other things, providing vehicles for relief transport for various non-profit organizations. We also facilitated employees being able to drive the trucks for relief transport. The Company also made a donation to UNICEF and the German Red Cross as part of its support for Turkey and Syria. Furthermore, a fundraising campaign was organized by the employees for the benefit of UNICEF, in which the amount donated by the employees was doubled by the Company. In addition, a large donation was made again in the reporting year to support the Ukrainian population, which was equally distributed amongst UNICEF, the German Red Cross and the World Food Programme of the United Nations. A total of €3 million were paid out as part of humanitarian aids.

We also encourage our employees to get involved in social projects, to help shape the social environment at our locations and to support aid projects worldwide (corporate volunteering).

Another example of the commitment of our workforce is the "ProCent" initiative. Here, employees in Germany can donate the cents of their monthly salary. These amounts are doubled by the Company and flow into a support fund for national and international projects with a charitable purpose. Our employees suggest projects that could potentially receive money from this fund. In the 2023 reporting year - among other things - a cistern was purchased to supply water to a school garden reducing the amount of water required. Also, at national level, a drone was purchased to protect fawns. At the international level, ProCent donations were used to implement projects, especially in Africa, such as the construction and financing of a supply warehouse in a village in Togo. The same scheme provided the financing of knitting and sewing machines in Uganda to train young people with little or no formal schooling. In total, 47 projects at the national level and seven projects at the international level were financially supported in the reporting year with a total amount of around €350.000.



Environment

We are strongly committed to the Paris Agreement on climate change mitigation. We want sustainable transportation to succeed and thus make a significant contribution to combating global climate change.

Environment

As a global company, we strive to enhance the quality of life and the environment in the regions in which we operate. The protection of the environment is not detached from other objectives: Rather, it is an integral part of our corporate strategy, which is geared towards long-term value enhancement and sustainability. For us, environmental protection means being active in the following areas: climate change mitigation, climate change adaptation, resource preservation, energy efficiency, prevention of environmental pollution, management of water, waste, energy and hazardous substances. At the same time, the contribution to the circular economy and biodiversity is of particular importance to us. We are committed to identifying further environmentally relevant challenges through a regular analysis based on the principle of double materiality. We develop key technologies intended to make our customers successful in the long term and we take environmental impacts along the entire value chain into account – these include product planning and strategy, development, purchasing, production and production planning, quality, supplier and product management as well as third-party customer business.

Material environmental topics

GRI 3-3

In order to obtain a holistic picture of our environmental impact and of the impact of the environment on Daimler Truck, we have identified material topics within our materiality analysis. The following environmental topics were identified as material:

1. Climate change mitigation and climate change adaptation;
2. Resource efficiency;
3. Prevention of pollution;
4. Green supply chain.

Further information can be found in the section “Materiality analysis” in chapter Responsible Corporate Governance.

We want to make our contribution to complying with the Paris Agreement and have therefore defined which measures are necessary to do so. The management is responsible for setting and reviewing strategic ambitions, such as the reduction of our CO_{2e} emissions. Our organizational structure for the entire energy and environmental management on global and regional levels focuses specifically on the corresponding topics.

Environmental and energy management at our sites

GRI 3-3

At our production sites, we implement environmental management systems according to EMAS and/or ISO 14001, which are regularly validated or re-certified. In addition, we have been working with ISO 50001 energy management systems at production sites in Germany, the USA and some other locations since 2012.

In accordance with the above standards, environmental and energy management are firmly anchored in our organization. Their effectiveness is regularly reviewed and verified by third-party experts. In the reporting year, 47 of our total of 50 relevant sites (production sites, development sites and test tracks) with a participation of ≥ 50% were certified in relation to environmental management and 18 locations were certified regarding energy management. This covers around 80,000 employees for environmental management, (which corresponds to around 99% of the relevant workforce), and around 50,000 employees in relation to energy management (which corresponds to around 62% of the relevant workforce).

With the environmental and energy guidelines adopted by the Board of Management, we have defined our environmental policy and committed ourselves to an integrated improvement process with regard to environmental protection and the handling of energy, which includes:

1. We address the environmental challenges of the future.

2. We develop products that are environmentally friendly over the whole life-cycle and contribute to sustainable transportation.

3. We constantly reduce the environmental impacts of our operations and strive for clean and green production.

4. We offer our customers a comprehensive service and information on the environmental life-cycle of our products.

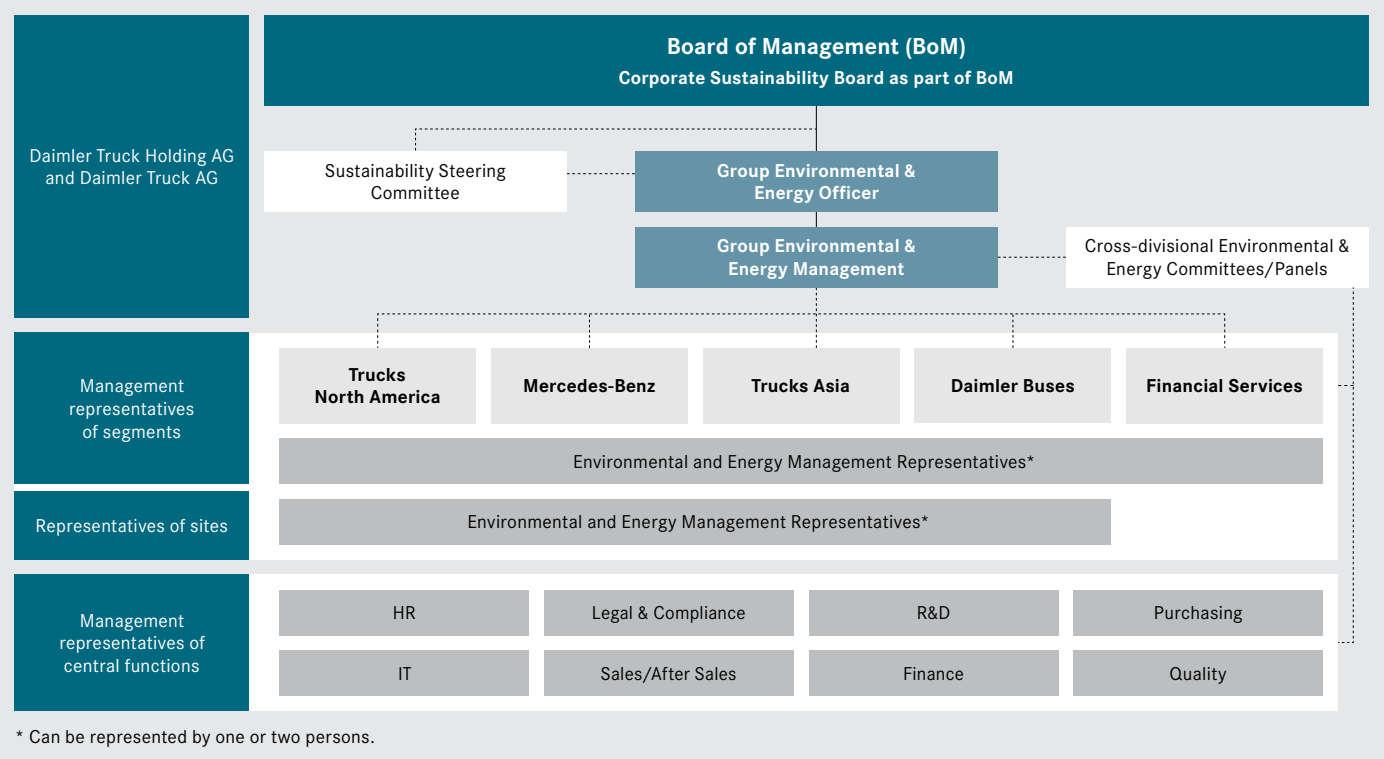
5. Our ambition is to deliver exemplary environmental performance worldwide.

6. We provide our employees and stakeholders with comprehensive information on environmental performance and specific commitments.

The guidelines are binding for all employees and for all locations. We also aim for them to be implemented in joint venture partnerships. We have defined responsibilities for the implementation and compliance with environmental protection measures and energy efficiency requirements in all functional areas and on all company levels, from development and production to service and sales.

B.32

Governance structure and responsibility



* Can be represented by one or two persons.

Sustainability targets for our production

GRI 3-3

In previous reports, the scope 1 & 2 CO_2 emissions of Daimler Truck were reported. From this report onwards, CO_2-equivalent (CO_{2e}) emissions are reported.

Daimler Truck is striving for resource-saving and climate-friendly production. For this purpose, we have launched the “green production” initiative. Green production aims to reduce CO_{2e} emissions, increase the use of renewable energies, increase energy and water efficiency and reduce waste at the international production sites.

By 2030, we aim to reduce energy consumption by around 590 GWh, water usage by around 470 thousand m^3 and waste generation by 40 kt (with mean values from 2013 and 2014 as a baseline). For this purpose, specific target values were calculated for each of our production plants.

We are committed to investing in climate-protecting technologies and projects around the world to help meet national and global climate targets efficiently.

Furthermore, we are pursuing a 42% reduction in production-related CO_{2e} emissions with regard to emission from 2021 to 2030. By 2030, at least 55% of energy is to come from renewable sources.

In order to track the targets and the progress to achieving them, a green production database was launched, in which our plants worldwide enter their efficiency and reduction measures. Using this database, we track implementation progress and establish roadmaps for each production site to guide the achievement of the objectives.

B.33

green production target house

green production 2030					
	CO_{2e} Scope 1 + 2	Renewable Energies	Energy Efficiency	Water Efficiency	Waste Reduction
Baseline	**2021**	**2021**	**2013/2014**	**2013/2014**	**2013/2014**
Daimler Truck	**-42 %** ~- 369 kt CO_{2e}	**>55 %** 100 % green power >5 % generation	**~-590 GWh** -16 % per vehicle	**~-470 thousand m^3** -12 % per vehicle	**~-40 kt** -12 % per vehicle

Climate change mitigation and climate change adaptation

GRI 3-3 SDG 9, 11, 13, 17

We are committed to the goals of the Paris Agreement. About one fifth of all greenhouse gas emissions in Europe is produced on the roads as a result of the transportation of goods and passengers. We take climate change mitigation and climate change adaptation into account in our range of activities: During our product development, within the supply chain as well as in our production. We regard it as our mission to make transportation locally CO_{2e}-free on a global level through technical innovation. In this way, we aim to contribute to the decarbonization of the industry. We are pursuing the goal of CO_{2e} neutrality on the roads and throughout the entire value chain globally by 2050, as well as locally CO_{2e}-free driving operation for new vehicles (tank-to-wheel) in the triad markets (EU, USA and Japan) by 2039.

Additionally, we strive to achieve CO_{2e}-neutral production on the balance sheet (scope 1 & scope 2) worldwide by 2039. We are pursuing these goals in several steps and with several measures, such as increasing energy efficiency, increasing the use of renewable energies and the temporary use of compensation certificates. Since 2022, we have been delivering CO_{2e}-neutral production on the balance sheet in our production plants in Europe and at some other sites (for the 2022 reporting year the remaining CO_2 emissions were compensated; from the 2023 reporting year on the CO_{2e} emissions will be compensated). Starting from 2025, the production sites in the USA, India and Japan are expected to achieve CO_{2e} neutrality on the balance sheet as well. By 2039, all production sites worldwide should be CO_{2e}-neutral on the balance sheet using compensation certificates.

Climate change mitigation through innovative products

Trucks' and buses' biggest influence on climate lies in their use-phase, meaning with customer vehicle use and driving behavior. Therefore, a vehicle that is fuel-efficient, energy efficient and climate-friendly from the outset is an essential prerequisite for a contribution to climate change mitigation in the transport sector. We are working purposefully to make vehicles more environmentally friendly and, in particular, to focus on product-related climate protection. In our technology strategy, we have defined two focus areas: The powertrain and the operating system of a commercial vehicle. On the drive technology side, we are keeping the combustion engine competitive and are developing vehicles that are locally CO_{2e}-free in driving operation with battery and hydrogen technology. With regard to the operating system, we aim to add value for our customers and the environment with innovative software and electronics solutions. In addition, we are also driving innovation in the infrastructure for the transformation of transportation.

Early on we started to develop alternative drive technologies and already offer a large fleet of locally CO_{2e}-free vehicles in driving operation in various markets around the world. In the reporting year 2023, we already had ten CO_{2e}-free truck and bus models in driving operation in series production in our core markets of the EU, USA and Japan. The product-related highlights of the reporting year 2023 can be found in the chapter Important events.

In the coming years, more vehicles will follow not only with battery electric drive, but also with hydrogen-based drive.

Dual strategy: Powered by battery and hydrogen

In regard to the decarbonization of logistics and passenger transportation, we are relying on two complementary technologies to supply energy to the powertrain: battery electric and hydrogen-based. When it comes to hydrogen, in addition to fuel cells, we are now also pursuing the hydrogen combustion engine technology path as an addition to our zero-emission vehicle (ZEV) drive technology. This increases not only the customer value, but also the effectiveness of our measures to achieve our goal of a locally CO_{2e}-free product portfolio in driving operation. We are relying on the legal framework for the hydrogen combustion engine to be adopted promptly in the short-term relevant core markets of the EU, the USA and Japan. With this dual strategy, we aim to achieve the goal of CO_{2e}-neutral transportation of goods and CO_{2e}-neutral passenger transportation on the roads worldwide by 2050. Further information can also be found on www.daimler-truck.com/en/innovation/powertrain.

B.34

Product portfolio ZEVs



2021	2023	2020	2022	2021	2018	2022	2023	2023	2017
Thomas Built Buses Saf-T-Liner C2 Jouley	RIZON	Freightliner CustomChassis eWalk-in Van	Freightliner eCascadia	Mercedes-Benz eActros	Mercedes-Benz eCitaro	Mercedes-Benz eEconic	Freightliner eM2	Mercedes-Benz fully electric bus chassis eO500U	FUSO eCanter; Next Generation in 2023

Climate change mitigation and air pollution control in the development process

Product development plays a key role in the Group's efforts in climate protection and air pollution control. A vehicle's environmental impact – and that includes its CO_{2e} emissions and pollutants – is largely determined during the first phases of its development. An important instrument for testing the environmental compatibility of a vehicle is the documentation accompanying the development process. Here we define specific characteristics and target values, for example, for fuel consumption and pollutant emissions that must be achieved for every vehicle model and every engine variant. Based on these target values, we assess our progress in the course of product development and initiate corrective measures as required.

Legislators all over the world have set standards for emissions in order to regulate the emission of hazardous substances such as nitrogen oxides and particulates and to reduce air pollution. These emission limits have become ever more stringent over the past few years.

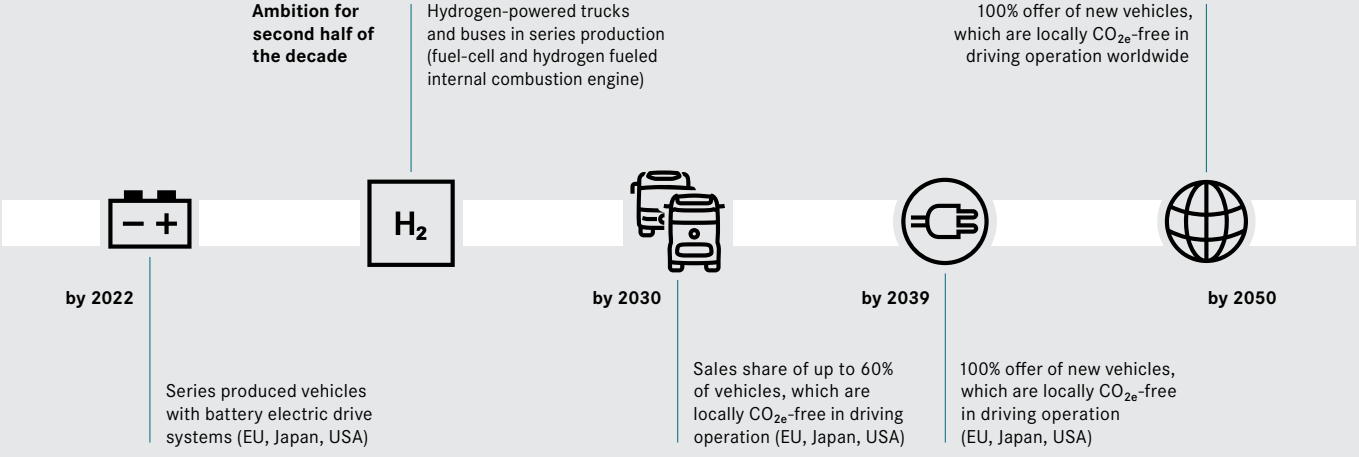
EU legislation focuses on new vehicles for reducing CO_2 emissions in road traffic and sets out specific targets. For new heavy-duty trucks over 16 tonnes, it requires CO_2 emissions to be reduced on average by 15% by 2025 and by 45% from 2030 for new heavy-duty trucks over five tonnes and heavy buses in comparison to the survey period from July 1, 2019 to June 30, 2020. Heavy city buses receive a separate, dedicated Zero-Emission Vehicles (ZEVs) sales target of 90% from 2030 and 100% from 2035. For this purpose, the European Commission, together with scientists and with the support of industry and other experts, has developed a uniform Europe-wide simulation program called the Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO). This also includes the relevant test and measurement procedures for CO_2 emissions and fuel consumption. The relevant data will be collected throughout Europe and will be made transparent. A similar approach is taken in the US with the Greenhouse Gas Emission Modelling Program (GEM) from the Environmental Protection Agency (EPA) and in Asia with the Japanese Automobile Manufacturers Association (JAMA). Daimler Truck has defined a technology roadmap to offer locally CO_2e-free vehicles in driving operation while trying to meet all future global regulatory requirements.

To comply with these limit values today and in the future, we are continuously developing our technologies. IT solutions and intelligent, integrated utilization concepts are intended to enable a further reduction in pollutant emissions in addition to efficient drive and emission control. Information on the topic of air pollution control in production can be found in the chapter Prevention of pollution.

The conventional powertrain will remain a key product in this decade – in some regions even beyond 2030; in others we will see a rapid increase in the sales share of ZEVs. We have therefore defined a strategy to reduce the current diesel powertrain portfolio while remaining competitive.

B.35

The path of our vehicles to being locally CO_{2e}-free in driving operation



▼ Our strategy includes a clear plan for the transition to locally CO_{2e}-free vehicles in driving operation. We are investing in the development of competitive products tailored to customers' needs. When developing our all-electric trucks, we are focusing in particular on the aspect of customer co-creation. This means that product development includes collaborating with truck customers and has allowed us to ensure that customer feedback on the electric truck was taken into account early on in the development of the Mercedes-Benz eActros. This is intended to be retained for future products on the process side. Our colleagues in the US market are also in regular contact with customers on the topic of e-mobility for example within the scope of the "Electric Vehicle Council". Moreover, when developing commercial vehicles with battery electric and hydrogen-based drive system technology, we maintain a dialogue with representatives of cities and with leading experts on the issues of urban and transportation development. This provides us with valuable insights relating to new strategic initiatives.

Battery development

GRI 306-2

Batteries are a key component of e-mobility. Our experts from a variety of disciplines deal with all aspects of this storage technology – ranging from fundamental research to production maturity. We have been investing in resource-efficient technologies and manufacturing processes for batteries for years and are continuously working on optimizing the current lithium-ion battery. With our next-generation batteries, we dispense with the otherwise common raw materials nickel and cobalt and replace them with lithium-iron-phosphate (LFP). This way, we reduce our impact on people and the environment on the one hand, and on the other, we achieve a longer service life and increase safety in the vehicle. The LFP batteries are already used in some models and are to be predominantly installed in the future, taking into account further battery technology development. This also enables us to transfer our batteries to "2nd life applications" after the vehicle's life and thus further extend the productive use of our storage systems. Our goal is to shorten development cycles, lengthen the range through better energy density and reduce charging times. We are consistently expanding our research and development activities. For example, we are developing our expertise regarding the technological evaluation of materials and battery cells.

Furthermore, we are partnering with Accelera by Cummins Inc., PACCAR and EVE Energy to accelerate and localize battery cell production and the battery supply chain in the United States. The planned joint venture will manufacture battery cells for electric commercial vehicles and industrial applications.

InnoLabs

In order to further drive the transition to locally CO_{2e}-free trucks and buses in driving operation, we have established competence centers for battery and high-voltage systems, electrical drive components as well as for hydrogen-based fuel cell units and electrical drive systems. In the "InnoLabs", short for innovation laboratories, employees from development and production departments work together closely. This gives us the opportunity to test new technologies, develop and evaluate products and processes, while always focusing on their impact on our environment - not only in the product, but also in the selection of materials and in the manufacturing process. Through the close cooperation between the production and development departments, we ensure that the approach of remanufacturing, recycling and the circular economy more generally plays an essential role from the start of development.

The InnoLab for eDrive and ZEV systems in the Gaggenau and Kassel plants in Germany, is part of the production and technology network for electric drive systems and their components. The aim of the InnoLab eDrive is to prepare our plants for the future orientation of 2030 with innovative products for a global modular system. The InnoLab is also responsible for the functionality of the entire system, which is heavily influenced by sustainability requirements, from product design to production capability and after-sales. In addition to the electric drive itself, our InnoLab is responsible for the complete functionality of the eDrive - from the software function of the inverter to the certification of the energy label. In addition to the production of electric motors and the assembly of converters for electric drives, we will also evaluate other high-voltage components for production. The InnoLab Battery in the Mannheim plant is used for the development, testing and measurement of state-of-the-art battery production processes. It acts as a link between development and production and aims to ensure that our electric trucks are powered by cells and batteries that meet the latest technology standards.

CO_2 reduction and efficiency increase through digital products

GRI 305-5

In addition, we offer our customers a broad portfolio of services to reduce fuel consumption in diesel trucks or facilitate the transition to zero-emission vehicles. The services are marketed under the Mercedes-Benz (for example MB-Uptime) and Fleetboard (Mercedes-Benz Region Europe and Latin America), Detroit Connect (Trucks North America), OMNIplus ON (Daimler Buses) and truckonnect (Trucks Asia) brands.

Digital services in particular help to optimize fuel consumption, reduce wear and tear on the vehicle and reduce the risk of accidents. They provide in-depth information on the driver's driving behavior as well as CO_2 emissions and help fleet managers and drivers use the vehicles as efficiently as possible. Typical use cases include driving style assessment, driver coaching, CO_2 reports and support for safe driving.

Digital services also assist in the transition to CO_{2e}-free trucks. For example, the Charge Management service provides detailed information on charging processes. Other services enable route planning and provide information on vehicle use, thus supporting fleet customers' deployment planning. We make use of global services that are adapted to the various regional requirements.

Driving forward the expansion of the necessary infrastructure

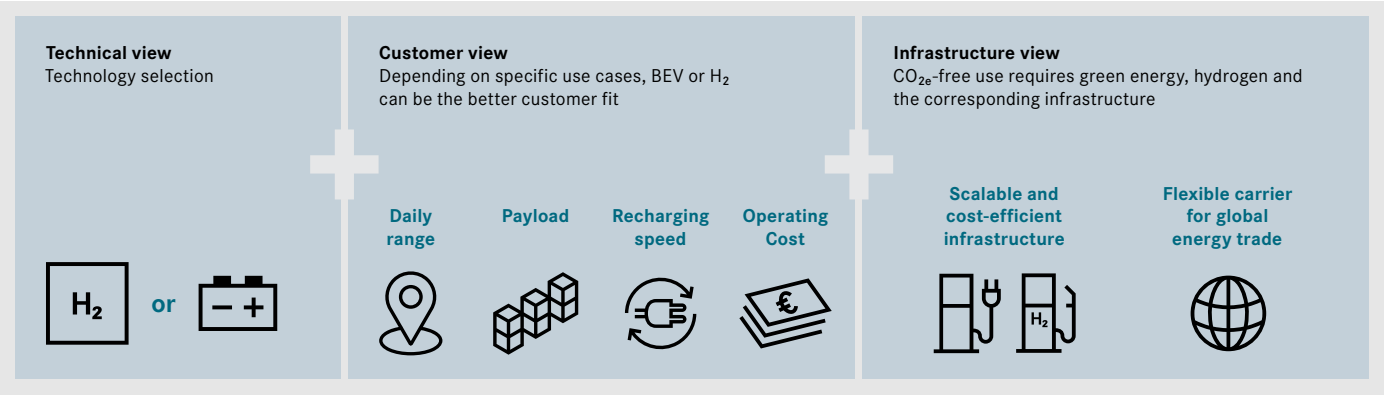
We are not only working on bringing new, locally CO_{2e}-free vehicles in driving operation to the market, but also speeding up the development of the available infrastructure for our customers to operate these vehicles efficiently. In 2023, Daimler Buses Solutions GmbH was founded as a 100% subsidiary of Daimler Buses GmbH. The Company was founded out of the conviction that e-mobility can only fully realize its advantages with a holistic planning approach that takes all relevant aspects into account. The e-mobility ecosystem of Daimler Buses GmbH therefore consists of interlocking individual components with the aim of offering customers a sustainable and cost-optimal solution for electric bus fleets. Additionally, our facility in Redford, Michigan, has initiated activities to build a multi-function charging park for both trucks and cars. This park is designed to assist customers in their transition to using ZEVs. ▲

▼ We are convinced that the transformation of passenger and freight transport is only possible through a joint effort by governments, vehicle manufacturers, technology and energy companies and the public. That is why we are a member of various partnership initiatives with the aim of achieving a CO_{2e}-neutral transport environment in the future. This includes partnerships with suppliers and technology companies to develop our products, with energy and system companies to provide leading charging technologies, and with fuel companies to enhance the availability of liquid hydrogen at gas stations. To name specific examples, we have a joint venture with the TRATON GROUP and the Volvo Group to build up a charging infrastructure in Europe. The joint venture's high-performance charging stations should be available for use by all battery electric heavy-duty vehicle fleet operators. Similarly, as a further example, we can name our joint venture with NextEra Energy Resources and BlackRock Renewable Power which has the goal of setting up a nationwide US charging network for battery electric and hydrogen fuel cell vehicles. Furthermore, in Europe, we have partnerships to set up an H_2 infrastructure. Also worth mentioning are our ongoing partnerships to continue assisting our customers in depot charging until public charging infrastructure is further set up.

In order to achieve TCO parity (total cost of ownership) and reduce costs, we use economies of scale and our partnerships while at the same time expanding our own know-how about differentiating technologies. To enable CO_{2e}-neutral transport, the focus is not solely on locally CO_{2e}-free vehicles in driving operation. Rather, success is based on the multiplication of three factors: locally CO_{2e}-free vehicles in driving operation, a green energy infrastructure for battery and hydrogen vehicles, and cost parity with conventional vehicles, for example through CO_2 pricing, CO_2-based tolls and subsidies.

B.36

System view



Climate change mitigation and energy efficiency in production

GRI 3-3/302-4

Through, among other things, the use of renewable energies and efficiency measures, CO_{2e} emissions were reduced by 5.3% in the reporting year compared to the previous year 2022. We continually evaluate the regional energy markets in order to expand the green energy supply at all locations. Since the beginning of 2022, the majority of our production sites in Europe have been supplied with green power from wind turbines, photovoltaic systems and hydroelectric power plants. For the German locations, it was contractually agreed with the supplier that the power provided is identical to the electricity consumption every quarter of an hour. This is tracked through regular TÜV certification. In this way we ensure a complete green electricity supply. By 2025, all production sites in the USA, Japan and India are to be supplied with 100% green power. All other, own production locations are to follow by 2030 at the latest.

In addition to the purchase of green energy, we are constantly pushing forward the generation of our own energy at our production sites. In 2023, we installed additional photovoltaic systems at our locations worldwide. Today, there is already around 20.6 MWp of installed photovoltaic module capacity worldwide, resulting in approximately 25.7 GWh of power being potentially generated per year. We regularly check the availability of renewable energies at all locations and use them where market conditions permit. In 2023, the proportion of purchased energy from third parties was 99.4% of Daimler Truck's energy consumption.

In the reporting year, Daimler Truck, EnBW and the city of Wörth am Rhein founded the joint venture "WärmeWerk Wörth GmbH". This is intended to explore the possibilities of a climate-neutral energy supply for the Mercedes-Benz Wörth plant and the city of Wörth am Rhein through geothermal energy. The aim is to determine the geothermal usability and, if applicable, to build and operate a geothermal system for heat generation at the Wörth site. Energy generation through geothermal energy offers the Wörth plant the opportunity to use an almost CO_{2e}-free energy source in the immediate vicinity for sustainable production. The current plan is to select a suitable site by 2025 at the latest. This will be followed by testing and development between 2025 and 2027. If the requested federal funding is approved, the geothermal heating plant could ▲

▼ be built according to current standards from 2027 and connected to the heating network, so that it could be put into operation in 2028.

As part of the green production initiative, we plan to reduce energy consumption at our production sites by around 590 GWh by 2030 (in relation to the years 2013 and 2014). For this purpose, a large heat pump was installed at the Kawasaki plant in Japan, which can be operated much more efficiently than the previous systems. The exchange can save around 6,000 MWh of energy per year.

Further measures were implemented at the international production sites. With the help of the green production database and internal company expert groups, there is a cross-plant exchange on efficiency measures and the feasibility checks at all Daimler Truck production sites.

CO_{2e} compensation

In the 2022 reporting year, we compensated for the remaining CO_2 emissions (scopes 1 & 2) at all European locations and at some other locations through qualified climate protection projects. Since the beginning of the 2023 reporting year, we have been compensating for remaining CO_{2e} emissions (scopes 1 & 2) at all European locations and at some other locations through qualified climate protection projects. All compensation projects meet the high quality threshold set by the Gold Standard. The Gold Standard for the global Sustainable Development Goals sets the standard for climate and development interventions to quantify and certify their impact. These projects not only avoid CO_{2e} emissions, they also promote sustainable, social and ecological development in the project countries in many ways.

We consider CO_{2e} compensation as a means of transitioning to CO_{2e}-free production. At the same time, we are working on further technical options to reduce CO_{2e} emissions at the production sites themselves. We achieve this by implementing efficiency measures and continually expanding the use of renewable energies.
Our sustainability strategy aims to eliminate CO_{2e} emissions as far as possible in the future so that we can forego compensation. All remaining CO_{2e} emissions of scopes 1 & 2 were compensated for at the following locations in the listed segments:

– Trucks North America (TN): Portland, Saltillo

– Mercedes-Benz (MB): Molsheim, Stuttgart (incl. Leinfelden-Echterdingen, Untertürkheim and Brühl), Wörth

– Trucks Asia (TA): Tramagal

– Daimler Buses (DB): Garcia, Holysov, Hosdere, Ligny, Mannheim, Neu-Ulm, Samano

– Segment-independent component plants: Gaggenau (incl. Werkteil Rastatt and Bad Rotenfels), Kassel, Mannheim

In 2023 a total of 263,409 tonnes of CO_{2e} were compensated for the above-mentioned locations.

The following tables show the energy consumption and CO_2e emission developments over the last three years. The absolute energy consumption has decreased by 2.6% compared to 2022. The share of renewable energies in total energy consumption remained the same. The specific energy consumption per vehicle was reduced for both trucks and buses.

Absolute CO_{2e} emissions fell by 5.3% in the reporting year compared to the prior year. The main influencing factor here was the conversion of additional production plants to green energy supply. The specific CO_{2e} emissions were also reduced.

B.37

Production-related energy consumption

GRI 302-1/-4

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in MWh			
Electricity	**1,426,567**	1,482,424	1,374,483
Natural gas	**1,446,572**	1,479,984	1,608,656
District heating	**119,824**	156,389	181,178
Fuel oil	**88,672**	66,342	43,737
LPG	**65,158**	60,502	50,815
Coke	**27,754**	28,178	40,249
Liquid fuels[1]	**236,441**	226,848	205,053
Total	**3,410,987**	**3,500,668**	**3,504,170**
Of which from renewable energies %	**28**	28	18

1 Liquid fuels include diesel fuel, gasoline and hydrogen.

B.38

Specific energy consumption per vehicle

GRI 302-1/-3/-4/-5

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in MWh			
Buses	**9.4**	10.4	14.8
Trucks	**6.3**	6.5	7.3

▲

B.39

Production-related CO_{2e}-emissions from energy consumption

GRI 305-1/-2/-5

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in 1,000 t			
Natural gas	**265**	270	293
Fuel oil	**23**	17	12
LPG	**14**	13	11
Coke[1]	**9**	9	15
Liquid fuels	**59**	57	54
Total scope 1	**369**	**366**	**385**
Electricity	**262**	294	449
District heating[2]	**27**	36	31
Total scope 2, market-based	**289**	**329**	**480**
Total scope 2, location-based	**583**	**598**	**597**
Total scope 1+2	**659**	**696**	**865**

1 Previous year's value was changed due to an update of the source for the CO_{2e} factor.
2 Previous year's value was updated due to the changeover from CO_2 to CO_{2e}.

B.40

Specific CO_{2e}-emissions per vehicle

GRI 305-1/-4/-5

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in kg			
Buses			
Scope 1	**1,011**	1,198	1,858
Scope 2, market-based	**746**	699	1,037
Total Scope 1 + 2	**1,757**	**1,897**	**2,894**
Trucks			
Scope 1	**686**	672	791
Scope 2, market-based	**539**	622	1,039
Total Scope 1 + 2	**1,225**	**1,294**	**1,830**

B.41

Energy consumption per segment

GRI 302-1

	▼ 2023		▼ 2022		2021	
in GWh	Non-renewable sources	Renewable sources	Non-renewable sources	Renewable sources	Non-renewable sources	Renewable sources
Trucks North America (NA)	**552**	**99**	566	82	567	32
Mercedes-Benz (MB)	**535**	**201**	540	247	576	183
Trucks Asia (TA)	**222**	**96**	255	57	250	45
Daimler Buses (DB)	**181**	**70**	192	65	223	42
Segment-independent component plants	**962**	**493**	966	532	1,257	331

Daimler Truck AG currently sources 66.3% of its electricity consumption and 11.8% of its district heating consumption from renewable sources. All other energy sources currently come from non-renewable sources

Resource efficiency

GRI 3-3 SDG 12

The growing global economy and demand for the transport of goods and people are also increasing the consumption of resources, which can have a negative impact on the environment and society. In many cases the extraction and further processing of primary raw materials is energy-intensive and leads to the emission of pollutants into water, soil and air. No less important is the fact that the use of natural resources also harbors social risks. A fair distribution of raw materials, secure access to clean drinking water, and upholding human rights in the course of raw material extraction are only a few of the challenges.

We are continuously working on reducing resource consumption in our products. The areas of vehicle development, production planning and production in particular are responsible for using resources sparingly and designing and producing vehicles with the least resources possible. We make decisions concerning these areas in the specialist committees responsible for the respective model series. These committees consist of the subsection representatives and expert groups such as those dealing with specific groups of materials.

When making fundamental decisions regarding construction concepts, production technologies and the use of materials, company management is involved in various committees, in particular in the Board of Management meetings. A variety of factors are taken into account including costs, resource-efficient technologies and alternative materials like secondary materials and renewable raw materials, as well as opportunities for industrialization. It is examined to what extent the results of development can be transferred to large-scale industrial production, for example with regard to the use of raw materials. Some of these substances can be categorized as scarce or critical. Further information can be found in the chapter Green supply chain.

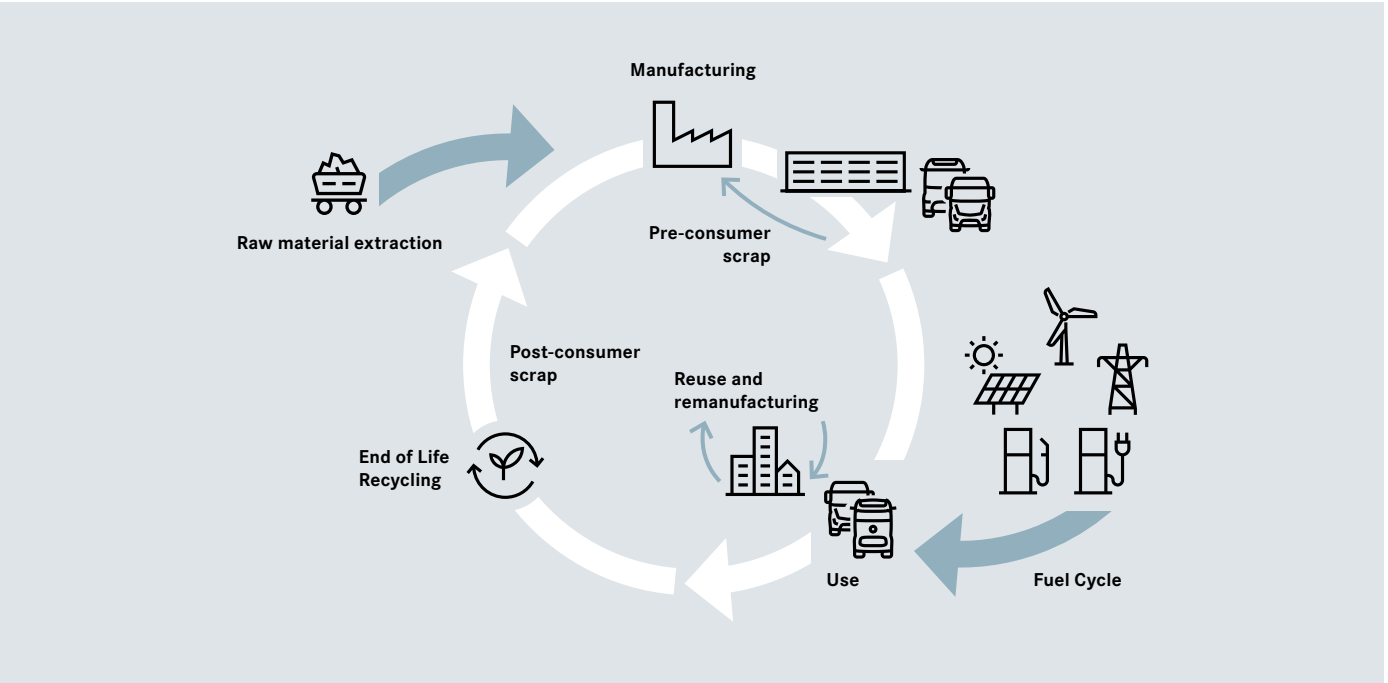
We monitor the used quantities of those materials closely and try to continuously reduce the amount that is needed per vehicle. To this end, we incorporate the approach of “Design for Environment” as early as possible during the vehicle development stage. This means we design our vehicles to be as resource-conserving and environmentally friendly as possible during their entire life cycle. The cornerstones of this approach are lightweight engineering, the use of recycled materials, as well as recycling and life cycle assessments.

Furthermore, we anticipate future legal regulations and incorporate the expected requirements into product development at an early stage. Examples include the future changes in battery regulation with legally prescribed targets for recycling efficiency, raw materials to be recovered and their reuse in production via recycling quotas.

The concurrently discussed extension of the end-of-life regulation for vehicles (currently valid for passenger cars and light commercial vehicles) to heavy commercial vehicles and buses could build upon the processes, obligations and target values documented in the battery regulation. In order to be prepared for this and to be able to take into account such sustainability criteria at an early stage in the development and supplier selection process and incorporate them into the decision, we currently include corresponding requirements in the component requirement specifications.

B.42

Circular Economy



Circular economy

GRI 306-2

The overarching goal of circular economy is to maintain the value of products, components, and materials as long as possible. Since 2015, this principle has been embedded in the EU's Circular Economy Action Plan. We are increasingly focusing on measures that promote a circular economy. We pledge to the following waste hierarchy: The top goal is to avoid waste. In order to reach this goal, we are working to extend the service life of all vehicle components – for example, by using especially durable, long-lasting materials. We are also using resources efficiently and reducing the use of raw materials that are only available in limited amounts. Only then measures will be taken to reuse various components and component parts for material recovery. To establish circularity along our value chain in the future, we have reorganized ourselves with a global strategy.

Life Cycle Assessment

GRI 306-2

Many aspects of circular principles have a quantitative focus. For example, positive impacts of recycling or remanufacturing can be demonstrated through Life Cycle Assessment (LCA), which helps us prioritize the most relevant factors influencing the circular economy. These aspects go hand in hand with LCA, a method for assessing the environmental impact of a product over its entire life cycle.

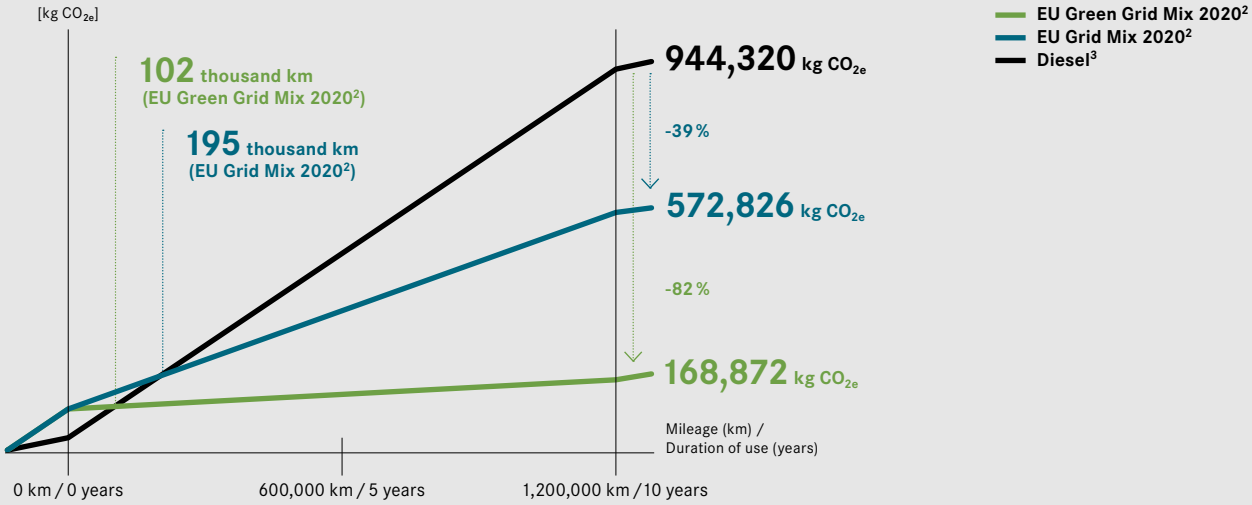
We use LCAs as a holistic approach to assess our products. Our trucks and buses are examined over their whole life cycle (supply chain, production, customer use and end-of-life phase) to identify potential improvements in environmental impact. Life cycle thinking, the results of the hot spot analysis and the analysis of the material life cycle steps are included in activities such as R&D, procurement and production – to further optimize the environmental footprint of our products. Last year we calculated LCAs for some of our vehicle models for our own production, but also for purchased parts and materials. In addition, the critical review of the LCA in accordance with the ISO standard ensures the data quality.

As part of the world premiere of our Mercedes-Benz eActros 600 in October 2023, we published LCA data for the first time. The results show that the CO_2e footprint of the Mercedes-Benz eActros 600 depends heavily on the electricity mix used to charge the batteries. With the current European electricity mix in the reporting year, the Mercedes-Benz eActros 600 achieves CO_2e savings of around 40% compared to a comparable Actros model with a diesel engine. This figure rises to more than 80% using fully renewable energies starting from raw material extraction over the entire product life cycle of ten years and total mileage of 1.2 million kilometers.

This corresponds to a saving of between around 370 to 775 tonnes of CO_{2e}. This way, the Mercedes-Benz eActros 600 can compensate for the higher CO_{2e} footprint due to its ex-factory batteries within its first (assuming full use of renewable energies) or second year (assuming the current European electricity mix) of operation in long-distance transport.[1]

B.43

Life Cycle Assessment[1] eActros 600 in comparison with diesel vehicle



1 Based on an LCA in accordance with ISO 14040:2006+A1:2020 and ISO 14044:2006+A1:2017+A2:2020 - all elements of which were critically examined by internal experts. The data and assumptions underlying the LCA, including the specifications for the functional units and methods, have a significant influence on the results. A comparison with other truck models or vehicles is therefore neither intended nor recommended.
2 Energy mix data source was provided by sphera.com.
3 Simulated with the Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO 3.3.15, 3102).

▼ The results of our LCAs show that resource efficiency is key to the circularity of our products. Two topics stand out in particular:

– The substitution of materials with more environmentally friendly alternative materials (e.g. renewable raw materials);

– The use of secondary raw materials, in coordination with our suppliers, to implement a circular economy within our product portfolio.

Our "R-strategies" to build a global circular economy

GRI 306-2

We are continually developing ourselves and the organization into an environmentally friendly and responsible company by striving for a circular value chain. Our goals are clearly defined: We want to reduce waste and environmental impacts to a minimum while maximizing the usability of resources. In order to achieve these goals, so-called "R-strategies" were introduced. They help us ensure the efficient use of resources and the reuse of materials while at the same time further minimizing environmental impacts:

During the manufacturing phase:
– Redesign: Reduce the environmental impact of materials and procedures through an optimized design

– Reduce: Reduce the use of energy and (raw) materials as well as the generation of waste

During the use phase:
– Repair: Repair of the components with the aim of reuse

At the end of life:
– Reuse: Direct reuse of components in other similar products

– Remanufacturing: Preparation of components with the aim of reuse under similar operating conditions

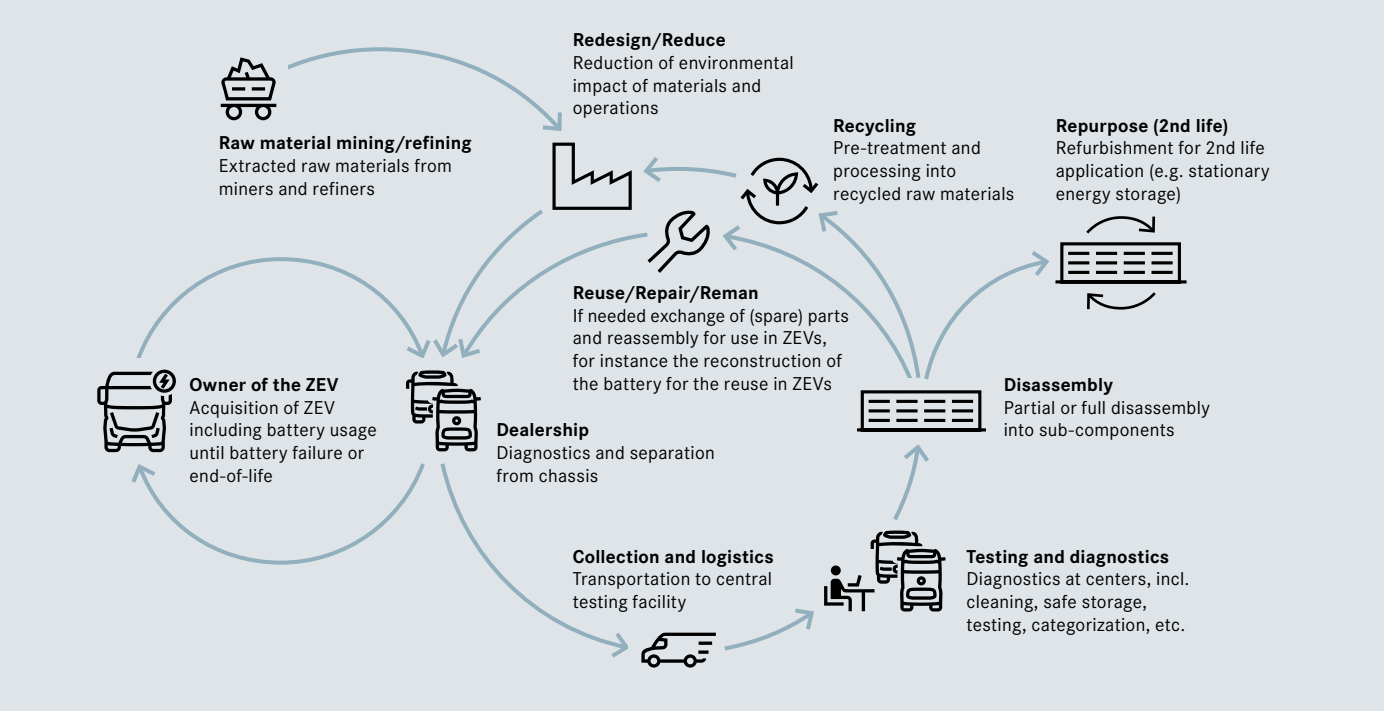
– Repurpose: Use of the components in other applications

– Recycling: Recycling the components with the aim of returning as many raw materials as possible to the cycle.

The following graph shows the individual phases in the product life cycle using the example of a zero-emission vehicle (ZEV).

B.44

Our R-strategies to build a global circular economy



▲

▾ Redesign

Currently, our vehicles are mainly made of materials such as steel, iron, aluminum and plastic. To produce them, natural resources are needed. Our goal is to keep the consumption of natural resources as low as possible and to increase the use of recycled and renewable raw materials. For example, we have aluminum scrap recycled in order to return this recyclable material to our vehicles via the material cycle. This will not only conserve valuable resources but also reduce CO_{2e} emissions, because large amounts of energy are needed for aluminum smelting.

However, with the expansion of e-mobility, the need for materials for vehicle production is changing. Metals such as lithium, cobalt or nickel are required for drive batteries in electric vehicles. Given the increasing demand for these substances, it is an important task to ensure sufficient availability. However, since the raw materials used in a battery electric vehicle will only be returned to the cycle after many years, until then, primarily newly mined raw materials will be used. This poses challenges for value chains that rely on such materials. One of our goals is to transform our entire value chain into as closed a cycle as possible. For example, we want to reuse our production waste and old materials as much as possible.

We are looking to develop early solutions for other components, especially with a view to the transformation process for e-mobility components, such as electric axles, adapted transmissions, fuel cells, batteries or inverters. We are involved in a number of individual research projects in related areas, for example as part of the “EIC Accelerator” (European Innovation Council), at “REESilience” (extraction of rare earths from magnets) or at LiBInfinity (recycling of industrial batteries, EV batteries). We take the findings from these partnerships and apply them to our own requirements and development processes.

Reduce

Our activities on the topic of “Reduce” can be found in the section “Waste” and in the chapter Prevention of pollution.

Repair, reuse

One of our primary objectives within the circular economy is to maintain or repair vehicles and their individual components. This does not only lead to a longer service life for the customer, but also avoids direct waste.

If it is not economically viable to repair a vehicle, individual components (for example mirrors, engine attachments and trim panels) may still be reused in the used parts market.

Used Mercedes-Benz trucks with low mileage and low vehicle age can receive the label “Mercedes-Benz Trucks Certified” after a thorough technical inspection. Trucks with this label are no older than five years, have driven no more than 500,000 kilometers and have been technically tested and repaired according to stringent, uniform standards by our own TruckStores and branches or Mercedes-Benz contract partners. We want to use this seal to further refine the profile of our used vehicle business and give our customers a special promise of quality and reliability.

Remanufacture

If both repair and reuse do not apply, remanufacturing is a viable option. By remanufacturing, we mean reconditioning used original parts in such a way that their function, safety and quality are equivalent to that of a new part. This is what the “Genuine Remanufactured Parts” brand stands for. The used parts, mostly engines, transmissions or other components, are collected by the different Daimler Truck segments in the respective regions via the branches or sales partners. The process for preparing the “core” parts is similar in all regions: the received material is removed and examined, comprehensively inspected for its quality, cleaned, prepared, subjected again to extensive quality tests and eventually made available to the customer.

This means that the remanufactured parts meet our high quality standards for new series production parts. Compared with the production of a new part, significantly fewer raw materials are required, which means that we contribute to resource conservation and a more positive environmental footprint of our vehicles. By extending the useful life of our vehicle parts and by reconditioning them, we promote a non-dependence on critical resources and at the same time contribute to closing the material cycle in the sense of a circular economy.

With the transformation towards e-mobility, we as a company are already aligning ourselves with the future requirements of the market and our customers. The processing and the associated targeted improvement of the health status of the battery (State of Health - SoH) is part of this orientation. In the design phase to develop a processing concept for this new drive technology, it was clear that implementation could only take place if our quality standards were guaranteed. After intensively evaluating potential partners, we decided to initiate a cooperation with the series supplier of our high-voltage batteries. The processing of the high-voltage battery was developed, checked and worked out step by step with all responsible experts. Defining a holistic approach for the battery and its further use and reuse was the crucial criterion. The batteries that come to us after their first life in the vehicle are checked and then handed over to our partner. Extensive re-conditioning of the battery takes place there. It is important to understand that electronic components, in contrast to non-electronic components, cannot be completely restored to new condition. An acceptance inspection similar to the series batteries is always conducted. The processed batteries can then be installed back in the vehicle and used by our customers as usual, providing a sustainable and economical way to continue operating our electric buses after removing the previous battery generation.

At Daimler Truck North America (DTNA), we have launched our battery remanufacturing activities in parallel with our vehicle activities to ensure seamless service for our customers. In addition to the remanufacturing business for high-voltage batteries, there are also remanufacturing activities for conventional components such as combustion engines, axles and gearboxes that have been established for years. As part of these activities, processes and procedures are further optimized and questioned in order to reduce the environmental impact and meet future requirements. The need for remanufactured parts also changes with the transformation. In order to meet future market requirements, the Aftermarket Product Innovation Team at site has established a new process to strategically evaluate, design and introduce new product offerings. ▲

Repurpose

In the Daimler Buses segment, initial considerations are already being given to the topic of repurposing batteries. A sensible and sustainable second-life application of our high-voltage batteries has been our goal since the beginning of production of our electric buses. Accordingly, possible scenarios for the reuse of batteries in electric vehicles continue to be evaluated.

After their “first life” in the vehicles, the batteries are still in very good condition and are therefore too valuable to be recycled directly. Daimler Buses' idea was therefore to use the remaining capacity of the batteries. Applications for this include, for example, peak load reduction in the power grid, emergency power supply as an alternative to generators or lead-acid batteries, or the use of batteries to optimize self-consumption in combination with solar modules. This type of reuse is significantly more resource-efficient than direct recovery through recycling and makes an active contribution to the transition to a circular economy.

From previous discussions with potential service providers, Mercedes-Benz Energy GmbH has emerged as a suitable partner for Daimler Buses to realize the reuse of our batteries.
This has already been implemented with a stationary storage system made of first-generation lithium-nickel-manganese-cobalt batteries (NMC batteries) as part of the “GUW” research project (regenerative and controllable direct current substation) at an eCitaro customer in Hanover. The storage system with a total capacity of more than 500 kWh stabilizes the local tram power grid and enables cost-effective rapid charging of electric buses. The project is funded by the Federal Ministry of Economics and Infrastructure, and we are working with Mercedes-Benz Energy GmbH on an optimal logistics concept and an overall process that conserves resources. In addition, we are looking into other possible applications for storage solutions and are constantly following developments on the market, with the aim of always being able to offer our customers the latest and most sustainable solution.

At DTNA activities on the topic of repurposing batteries in the form of battery storage options are also already taking place. This will examine the extent to which modules with lower SoH values can be used to support the network and charging infrastructure.

Recycling

Due to future legal requirements, economic and environmental framework conditions, as well as general market developments, recycling in the sense of a universal circular economy for individual components is gaining in importance. Daimler Truck is looking at potential business models, production processes and recycling solutions for the core components of e-mobility, such as high-voltage batteries, fuel cells, the e-axle and other components. In addition to reducing waste, it also involves the reintroduction of the raw materials obtained into the production cycle and positive financial effects, for example through lower purchasing volumes of raw materials.

The recycling of our high-voltage batteries is intended for every sold electric vehicle. For this reason, only batteries that qualify to be recycled are installed in our vehicles. In our buses, we pay attention to a range of aspects that we consider to be crucial for quality. Through our Daimler Truck Special Terms, our service providers and partners, among others, who work with us in recycling processes are encouraged to implement a resource-saving recycling process in order to save commodities, reduce CO_{2e} emissions, decrease water consumption and if possible avoid waste themselves.

Cell and material manufacturers are currently developing new recycling methods along the value chain and are further expanding their recycling offering. In the future, new recycling service providers can be expected to enter the European market as well as increase the diversity of material recovery technologies.

Vehicle batteries are collected and disposed of via the Daimler Recycling System, “DaRSy”. It is a centrally controlled recycling management system in the area of workshop waste disposal (for example removal of vehicle parts, liquids and packaging of spare parts).

In addition to participating in publicly funded projects, the Center of Competence Recycling was established at the Gaggenau site at the beginning of 2022. The objective is to develop legally compliant, economically viable and feasible recycling solutions for the drive components (battery, electric motor and fuel cell) of electric vehicles as a first step. The results are intended to culminate in a Daimler Truck recycling strategy, which can be gradually expanded to other components in order to ultimately ensure that a vehicle can be recycled almost entirely.

At DTNA we ensure that batteries will be handled in a safe and environmentally friendly process by partnering with a battery recycler for all our facilities. We want to make sure that all materials that we use are able to re-enter the cell manufacturing process.

Waste

GRI 306-1/-2

We attach great importance to the conscious use of resources and want to continuously improve the resource efficiency of our production processes. We have therefore set ourselves the goal of reducing the amount of waste in production by around 40 kt and by around 12% per vehicle by 2030 (based on the average values for 2013 and 2014). As part of this effort, it is important to ensure transparency concerning the waste value streams and to correctly separate the various types of waste. Our production plants have implemented local waste separation systems.

We minimize waste such as offcuts, sand, filter materials and sludge through new or optimized production processes and close material cycles where possible. We are also trying to reduce our packaging materials associated with parts transportation. The main focus is on reducing the amount of wood waste generated when disposing of pallets and transport boxes. We test the use of returnable load carriers or other packaging materials at different locations in cooperation with our suppliers.

In general, we aim to prioritize disposal of our waste via recovery processes instead of waste disposal processes and thus improve our current recovery rate of 84%. We have set ourselves the goal of a recovery rate of more than 95% at our production sites by 2030. Our experts regularly review our disposal methods to determine how they can be optimized. This often makes it possible for us to add our waste streams to higher value recycling streams.

As early as 2006, our DTNA production sites began to develop a “zero waste to landfill” waste concept, which has been fully implemented at all DTNA sites since 2018.[1] By no longer disposing of waste in landfills, we are helping to reduce environmental risks such as groundwater pollution and reducing the need to open new landfills.

1 The target could not be achieved with 33t of waste for disposal in 2023 due to an unforeseen circumstance in the waste disposal process and legal re-categorization of waste streams.

Our Mercedes-Benz do Brasil Ltda. sites have also been pursuing the “zero waste to landfill” strategy for production waste since 2021 and have implemented these since the end of 2022.

We treat and dispose of our waste worldwide in accordance with the legal regulations. We work with licensed and regularly certified waste disposal companies. Our production locations are required to track the disposal of production waste to its final destination and regularly audit facilities for the disposal of hazardous waste.

Further information about how we design our production processes as environmentally friendly as possible can be found in the chapter Prevention of pollution.

B.45

Production-related waste according to waste type[1,2]

GRI 306-3/-4/-5

	2023	2022	2021
in 1,000 t			
Hazardous waste for recovery	**41**	44	36
Hazardous waste for disposal	**76**	71	79
Non-hazardous waste for recovery (excluding scrap)	**177**	191	152
Scrap for recycling	**195**	194	221
Non-hazardous waste for disposal	**4**	4	5
Total	**493**	**506**	**493**
Recovery rate in %	**84**	85	83

1 Excludes construction waste and soil.
2 The “waste for recycling” category includes waste that is recycled or used for energy recovery.

B.46

Production-related specific waste per vehicle

GRI 306-3/-4/-5

	2023	2022	2021
in kg			
Waste buses			
Hazardous waste for recovery	**122.6**	124.3	147.8
Hazardous waste for disposal	**13.4**	10.9	10.2
Non-hazardous waste for recovery (excluding scrap)	**381.8**	350.2	406.9
Scrap for recycling	**477.4**	511.2	597.8
Non-hazardous waste for disposal	**28.9**	25.5	30.8
Total	**1,024.2**	**1,022.2**	**1,193.6**
Waste trucks			
Hazardous waste for recovery	**76.3**	82.3	75.6
Hazardous waste for disposal	**151.3**	141.8	177.9
Non-hazardous waste for recovery (excluding scrap)	**333.3**	364.7	325.9
Scrap for recycling	**364.9**	362.2	472.8
Non-hazardous waste for disposal	**6.6**	7.6	9.3
Total	**932.4**	**958.6**	**1,061.5**

Prevention of pollution

GRI 3-3 SDG 12

We design the stages of production to be as environmentally friendly as possible and focus on the development of CO_{2e}-free vehicles when in driving operation. For this purpose, we are striving to implement the legal processes and measures required to minimize risks at all our production sites as part of the environmental management systems that are ISO 14001 certified or validated by the European environmental management and auditing system (EMAS). Our activities focus on assets requiring protection such as air, water (groundwater and surface water, lakes, and rivers) and soil. For their protection, we have defined technical and organizational requirements within the framework of company-wide standards.

Ensuring environmentally friendly handling of hazardous substances is particularly relevant. We have defined clear internal processes, specifications and standards to ensure the safe storage and environmentally friendly use of hazardous substances at our sites. An internal handling permit for chemicals is required for using hazardous substances at our sites, in addition to an assessment of their environmental hazard. Furthermore, substitution processes to improve the environmental compatibility of existing substances will be initiated if necessary.

To ensure that the Group standards are implemented, we have been applying the environmental due diligence method throughout the Company since 1999 – previously as part of the former Daimler AG and since the end of 2021 as an independent company. It helps us to identify, assess and avoid potential risks of pollution at our production sites at an early stage and to comply with a high environmental standard worldwide. The topic of hazardous substances also plays a central role here.

All our consolidated production sites are audited and evaluated within the framework of this due diligence method in a five-year cycle according to a standardized process. The results are reported to the respective manufacturing site and executive management so that any potential optimizations can be made. In addition, on an annual basis we review the extent to which our recommendations for risk minimization and pollution prevention at the production sites have been implemented.

Use of water

GRI 3-3, 303-1/-2/-4

Heavy rain and floods as well as water shortages due to falling groundwater levels in some areas are affecting more and more regions around the world. Conscious, efficient and sustainable use of water is essential given the state of global water resources. We aim to contribute to this and strive to continuously improve water efficiency and to close water cycles in order to sustainably reduce water usage. Our water efficiency target can be found in the green production target house in section “Sustainability goals for our production” in the chapter Environment.

In 2021, a water risk analysis regarding site-specific and production-related water risks was carried out for the first time at our locations particularly affected by water shortages using a tool from the World Wide Fund for Nature (WWF), and various organizational and technical measures were defined based on the results.

In 2023, we carried out the water risk assessment worldwide and thus created data transparency for all our production sites. We will use the results to make corporate and local project decisions related to site development, to support customized water efficiency projects and water initiatives, and to proactively minimize our risks related to water stress, potential water scarcity, flooding and water quality.

Our water management is subject to the applicable water protection laws and we continuously adapt it to the current regulations. In addition, we have set ourselves the objective of fully implementing the Group’s internal standard for preventing stormwater contamination at all production sites around the world by no later than 2030.

Waste water from our production processes and sanitary facilities is either directed to public waste water treatment and disposal facilities in accordance with local regulations, or treated and discharged directly at our own sites. At some of our sites, we operate biological wastewater treatment plants. One example of our responsible wastewater management is our truck and bus production plant in Chennai, India. None of its wastewater is channeled into the sewage system or into bodies of water. The process water is thoroughly treated in the plant’s own wastewater treatment plant and then used in operating processes, in sanitary facilities and for irrigating green areas. In addition, large volumes of rainwater are collected in retention basins on site and purified by means of water filtration systems.

Some of our plants, such as Wörth or Aksaray, have a separate sewer system for separate drainage of sanitary wastewater and stormwater. This promotes the natural water cycle. The separation system makes it possible to prevent the rather considerable amounts of rainwater from entering the sewage treatment plant with relatively low loads. As a result, wastewater treatment can be much more effective and energy-efficient.

B.47

Production-related water use[1]

GRI 303-3

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in 1,000 m³			
Public water supply	**2,818**	2,659	2,466
Groundwater (well water)	**1,845**	1,770	1,816
Stormwater used	**288**	279	229
Total	**4,951**	**4,708**	**4,511**

1 Total water withdrawal 2023 (GRI 303-3) excl. ~7% of the water, which is transferred to third party companies, which are not part of Daimler Truck.

B.48

Production-related water discharge

GRI 303-4

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in 1,000 m³			
Direct Discharge	**1,011**	912	1,044
Indirect Discharge	**2,417**	2,365	2,508
Total	**3,428**	**3,277**	**3,552**

B.49

Specific water use per vehicle

GRI 303-5

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in m³			
Buses	**21.2**	21.7	23.4
Trucks	**8.8**	8.3	9.2

Air pollution control

As with other environmental aspects, our aim is to avoid the environmental impact of air emissions from production as much as possible. For us, the relevant air pollutants are nitrous oxides, sulfur oxides, carbon monoxide and particulate matter, which are mainly produced in combustion processes, as well as Volatile Organic Compounds (VOC emissions) which mainly arise in painting processes. We attach particular importance to reducing those VOC emissions. This can be done by selecting newly developed, high solids paint materials, optimizing the paint processes and establishing new, modern exhaust air purification systems. For this reason, we have been continuously working for years on developing and using new technologies and paints in cooperation with our suppliers.

We have developed an in-house standard to prevent, minimize and eliminate environmental risks and the associated effects of production-related air pollutants, odors and noise. It defines a uniform procedure for the documentation of air pollution sources, the associated measurement obligations and the definition of pollutant reduction measures at our production sites. If the country-specific obligations that follow local legislation are lower, the regulations of our standard must be followed.

As part of environmental management, we regularly check whether internal and external air pollution control requirements are being complied with and reporting obligations are being met. Depending on the existing plant, there are also legally required Imission Control Officers at the German production sites who work towards the implementation of the legal requirements, contribute to the development of low-emission processes and regularly report on the measures planned and taken.

B.50

Production-related air emissions

GRI 305-7

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in t			
Solvent emissions (VOC)	**3,465**	3,166	3,285
Nitrogen oxides (NO_x)	**791**	665	731
Carbon monoxide (CO)	**270**	243	196
Sulfur dioxide (SO_2)	**29**	32	24
Particulate matter (PM)[1]	**261**	254	552

1 Previous year's value was adjusted due to an update of the calculation at one location.

B.51

Specific VOC emissions per vehicle

GRI 305-7

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in kg			
Buses	**8.2**	7.3	11.1
Trucks	**6.5**	6.0	6.9

Biodiversity

GRI 304-2/-3

The preservation of biodiversity is one of the global challenges of our time and is directly related to the fight against climate change and the need for careful handling of the natural resources available to us, such as water. In addition to our activities in climate, immission, water and soil protection, we are also committed to preserving biodiversity in and around our sites.

In an in-house recommendation for action on near-natural landscape design, we provide practical information, for example, for the planning of new construction activities. We also cooperate with various nature protection organizations that advise and support us in our activities around animal and plant life protection.

An example is our work with Naturschutzbund Deutschland (NABU), landscape planners and gardeners, for more than ten years. Our Gaggenau production site is a member of a pilot group of the nationwide “UnternehmensNatur” project, which advises and supports companies on the design of near-natural green spaces and which has been running projects across the country since 2021. The project is funded by the State Ministry for the Environment and implemented by NABU Baden-Württemberg and environmental service provider, Flächenagentur Baden-Württemberg.

Our internal biodiversity index (BIX) is available for the specific measurement of the biological value of areas at our locations and the development of future planned initiatives. The index describes the ecological value of open spaces at a production location and can be used to define suitable measures to increase biodiversity. In the reporting year the BIX was collected for the locations Wörth, Gaggenau, Mannheim, Kassel and Leinfelden-Echterdingen.

Another important aspect for us is to introduce employees at our locations to the topic of biodiversity through appropriate initiatives and campaigns, such as traveling exhibitions, designing an environmental adventure trail, projects for our trainees, holding family days or, an apple collection campaign and presentations about the topic at managerial level.

To this end, we participated in several cross-generational initiatives at the following locations:

- Gaggenau: In a cross-generational project, managers and trainees are committed to protecting bees and promoting biological diversity. In the reporting year, the non-profit Foundation for People and the Environment (“Stiftung für Mensch und Umwelt”) honored the initiative as the winner of the “Germany is humming” (“Deutschland summt”) planting competition in Berlin.

- Kassel: Again this year, a voluntary collaboration with Sternental holiday care took place in August on the topic of “nature awareness and gardening” (“Naturbewusstsein, Gärtnern und Garten”). The participating children were able to put together a local flower seed or herb seed mixture for their garden. In recent years, for example, the bee hotels located on the factory premises have also been built here.

- Wörth: As part of a family day, there was an apple collection campaign in the orchards as well as planting and care campaigns, among other things in collaboration with senior managers and trainees.

- Mannheim and Kassel: Providing information and raising awareness among the workforce on the topic of nature conservation as part of a traveling exhibition during the Biodiversity Action Weeks 2023. During the Biodiversity Action Weeks 2023, employees were provided with information on the topic of nature conservation as part of a roadshow and sensitized to this topic.

Green supply chain

GRI 3-3, 204-1, 308-1/-2 SDG 9, 12, 13, 17

Suppliers are an important part of our production network. They can therefore make important contributions through their commitment to climate protection and resource conservation. Accordingly, we strive to raise the awareness of the topic with our suppliers and support them on our path to greater environmental protection in the supply chain. Together with our direct suppliers, we want to ensure that our products and services in Europe, the USA and Japan are CO_{2e}-neutral by 2039 and worldwide by 2050.

By transforming our product portfolio towards locally CO_{2e}-free vehicles in driving operation, emissions in the manufacturing phase of the products are becoming increasingly important in relation to the total emissions during the product life cycle. Important drivers of emissions in the supply chain are the materials used.

Our objective is to use the supply chain as a key lever to reduce our CO_{2e} emissions in order to reduce the CO_{2e} footprint of our products across the value chain and life cycle. Transparency about emissions in the supply chain is an important prerequisite for this.

On the one hand, our measures for a green supply chain relate to suppliers as our business partners, but on the other hand also to the purchased parts and materials as well as the transport routes to our production facilities.

Our upstream supply chain extends over many tiers in a worldwide network of players. As our business partners, our direct suppliers play a key role in this. We expect all suppliers to comply with the environmental requirements described in our Business Partner Standards and also to pass them on to their own supply chain. To fulfill our due care obligations, we have developed a comprehensive concept for the sustainable management of both environmental and social factors in the supply chain. In addition to including the requirements in contractual terms, it contains assessment instruments as well as information and qualification measures for suppliers. The risk management for sustainability in the supply chain has been revised based on the requirements of the German Supply Chain Due Diligence Act (SCDDA) and also contains criteria for environmental risks (such as site/country-specific environmental risks). If the supplier is exposed to a higher risk on this basis, we use further assessment measures and implement permanent screenings. If there is a need for improvement, we use qualification measures or define concrete implementation steps to mitigate the risks. Information and complaints about environmental violations in the supply chain can be addressed with us via the established reporting processes and will be followed up with appropriate consequences. Further information about our whistleblowing system can be found in the chapter Compliance.

By anchoring sustainability standards in the contractual terms with our suppliers, we can assert binding environmental requirements such as environmentally friendly production, reduction of energy, water consumption and waste, as well as chemical and hazardous substance management. We also expect our suppliers of production materials to operate with an environmental management system that is certified according to ISO 14001, EMAS or other comparable standards. Suppliers with a low order volume are excluded. Our goal is that at least 70% of our relevant production material purchasing volume is covered by environmental certificates. In the reporting year we have achieved a coverage of 72% of the purchasing volume planned for 2023.[1]

Elements of the circular economy are also a contractual component here, which is why minimizing waste, for example through recycling, is a clear requirement. The use and consumption of resources during production should also be reduced or preferably avoided. At the same time, the focus should be on the use of alternative materials, material savings, recycling and the reuse of materials. Suppliers are encouraged to design and carry out processes and procedures in such a way that the product can be recycled at the end of its life cycle.

Public recognition for good performance is equally important to us in the areas of climate change mitigation and resource conservation. For this reason, we regularly hold a Supplier Award, which recognizes suppliers for outstanding performance in the sustainability areas of climate change mitigation and resource conservation.

1 The values were determined on November 30, 2023.

Transparency on the environmental impacts of the supply chain of our vehicle parts

We work with various instruments to identify sustainability risks in the supply chain and check compliance with our standards. As part of our operational purchasing processes, we also use standardized sustainability assessments such as the Sustainability Assessment Questionnaire (SAQ) from the European Drive Sustainability initiative to obtain responses concerning all relevant sustainability criteria and incorporate them into an assessment. Further information can be found in the section “Our approach in the supply chain” in the chapter Social.

Areas of focus of the SAQ include reporting on environmental risk management, environmental guidelines, environmental and energy management systems, training for employees, use of renewable energies, targets for emission reduction, hazardous substance and waste management, climate assessments such as the CDP (formerly Carbon Disclosure Project) rating and the cascading of environmental requirements to the upstream supply chain. A supplier's sustainability rating derived from the SAQ is taken into account as a mandatory criterion in operational purchasing when new orders are awarded above a defined order value. We also use data from CDP. For example, we carried out the CDP supply chain program for the fourth time in the reporting year. As part of this program, we encouraged our production material suppliers to report on the environmental impacts of their business activities and their climate change mitigation efforts. As in the previous year, this data survey focused on suppliers of production materials, which account for around three quarters of our annual purchasing volume planned for 2023. Compared with the prior year, we included additional production material suppliers in the survey. This means that we cover 64% of the purchasing volume in production material planned for 2023 with climate change scores from CDP.[1,2]

1 The coverage rate refers to suppliers who, according to CDP, participated in the survey within the deadline and will therefore receive a climate score for 2023. The final scores will not be announced by CDP until 2024.
2 The values were determined on November 30, 2023.

▼ The program is supposed to encourage suppliers to continuously improve their CO_{2e} reduction efforts. In order to create transparency about their decarbonization strategies and CO_{2e} reduction targets, we also have many direct discussions with key suppliers. The CO_{2e} footprint is increasingly becoming a criterion in purchasing decisions. We want to have transparency about the CO_{2e} balance of the products delivered to us.

In addition to battery production, the main driver of greenhouse gas emissions is the production of raw materials such as steel, aluminum or plastics. In the future, the emissions of materials will be taken into greater consideration in new projects and award decisions. In order to promote the procurement of sustainable production materials, we will systematically integrate relevant key performance indicators such as CO_{2e} emissions into business processes in order to achieve our goal of CO_{2e} neutrality by 2039. We are also working with our future battery suppliers to minimize CO_{2e} emissions in the production process.

The exchange of information within and outside the Company plays an important role in the successful implementation of measures for an environmentally friendly supply chain. We thus train the buyers responsible for procuring production material on the sustainability requirements for suppliers. In addition, as part of the work with industry associations like Drive Sustainability, we also conduct web-based training to raise awareness of suppliers. Environmental aspects such as energy consumption, emissions and resource management are also included therein. In the reporting year, suppliers in the focus countries of Brazil, the Czech Republic and Turkey were trained.

In our measures for an environmentally friendly supply chain, we not only focus on the suppliers of materials and parts, but also consider the transport routes to our production sites. Therefore, the material purchasing departments work together with the logistics departments and implement various measures.

Inbound logistics

We are moving ahead with the transformation of the transportation industry towards locally CO_{2e}-free driving and are also relying on electric trucks in our own supply chain. We have set ourselves the ambitious objective of ensuring the delivery traffic to the Wörth plant, our largest assembly plant, is 100% electric by the end of 2026. A significant part of the direct supply chain can thus become locally CO_{2e}-free in driving operation. Together with logistics service providers and freight forwarders who supply our German production plants on a daily basis, we are working on gradually integrating electrically powered trucks into our fleets. Following the successful start of series production of the Mercedes-Benz eActros in 2021, which preceded extensive practical use by customers in recent years, we are providing further proof of the practical suitability of electric trucks in the transportation industry with its diverse requirements. As part of this, we are setting up an in-house charging infrastructure in Wörth and the aggregate plants Mannheim, Gaggenau / Rastatt and Kassel, which is available to both suppliers and company-owned vehicles. By the end of 2023, the first inbound transports to the Wörth plant, including from sister plants, were fully electric. Over the course of 2024, we plan to gradually convert all transports within the first implementation radius (approx. 200 km) to electric trucks. Especially the electrically powered Mercedes-Benz eActros 300 semitrailer truck will be used for this purpose. As the project progresses, the eActros 600 will cover longer transport distances. We are demonstrating the wide range of applications of the two electric truck models under realistic conditions in company transport.

The core of our concept for battery electric long-haul transportation is to offer customers a holistic transport solution consisting of vehicle technology, advisory, charging infrastructure and services. In order to develop a targeted concept for locally CO_{2e}-free supply logistics in driving operation to the Wörth plant together with freight forwarders, an individual analysis of the usual routes will initially be carried out. It provides information on driving times and the distance between delivery locations, charging options and individual range. They will also receive support in integrating electric trucks into existing fleets and in realigning their logistics centers, including advice on setting up the appropriate in-house charging infrastructure. The next step is to extend the process to the other plants in our production network.

Following the example shown by the Wörth plant, the aggregate plants in Germany have also set up the first charging stations in 2023 and switched transport to electric trucks. Further charging parks with associated infrastructure and the conversion of a large part of the in- and outbound deliveries are planned for the following years.

An integral part of our future inbound logistics concept for locally CO_{2e}-free transport in driving operation is also the development of a factory-owned charging infrastructure at the Wörth site. The charging stations, including megawatt charging stations for high-voltage battery charging, are planned at key points for inbound transport in the immediate vicinity of production at the Wörth plant. The parts installed in production are delivered just-in-time to the assembly line. The time taken to unload the electric truck will be used to recharge the vehicle's battery. This means that the vehicle ideally would not have to plan for any further downtimes and can resume its route immediately after the parts have been delivered. In addition, the possibility of re-bundling and thus optimizing the supply flows in the transport network in a new consolidation center near the site is currently being examined.

In addition to these specific CO_{2e} reduction measures, we are creating greater transparency about the CO_{2e} emissions of our transport system. We have introduced a calculation tool for the production sites in Europe to report CO_{2e} emissions based on real transport data and thus also measure the effect of optimization measures and, for example, the use of electric trucks. The calculation logic was certified by the Smart Freight Center and corresponds to the Global Logistics Emissions Council (GLEC) standard. In 2024, we want to roll out this calculation tool globally in order to record the CO_{2e} emissions from global transport in a standardized manner. ▲

EU taxonomy

Background
An objective of the European Union's (EU) action plan on financing sustainable growth (Sustainable Finance) is to redirect capital flows into sustainable investments. Against this background, Regulation (EU) 2020/852 of the European Parliament and of the Council of June 18, 2020 on the establishment of a framework to facilitate sustainable investments, and amending EU Regulation (EU) 2019/2088 (Taxonomy Regulation) entered into force in 2020. The Taxonomy Regulation is a uniform and legally binding classification system stating which economic activities in the EU are considered taxonomy-aligned and thus "environmentally sustainable" with regard to six environmental objectives specified by the Regulation. The following environmental objectives are defined by the Taxonomy Regulation:

- Environmental objective 1 "Climate change mitigation"
- Environmental objective 2 "Climate change adaptation"
- Environmental objective 3 "Sustainable use and protection of water and marine resources"
- Environmental objective 4 "Transition to a circular economy"
- Environmental objective 5 "Pollution prevention and control"
- Environmental objective 6 "Protection and restoration of biodiversity and ecosystems"

For all environmental objectives, descriptions of relevant activities and technical screening criteria are already available through delegated acts. In 2023, the delegated acts for environmental goals 3-6 were published. These were taken into account accordingly in the taxonomy check.

All consolidated group companies are included in the calculation of the relevant key performance indicators (KPI) for Daimler Truck. This does not apply to companies included in the consolidated financial statements using the at-equity method.

The turnover, capital expenditure (CapEx) and operating expenditure (OpEx) published as part of the EU taxonomy were calculated in the same way as the consolidated financial statements of the Daimler Truck Group and are in accordance with the International Financial Reporting Standards (IFRS) and the interpretations of the IFRS Interpretations Committee, as they are to be applied in the EU.

Taxonomy-eligible economic activities
With the descriptions of economic activities in the delegated acts, the Taxonomy Regulation specifies which activities are generally taxonomy-eligible. As the determination of taxonomy eligibility for an economic activity is based on its output, it follows that all activities, as well as the associated capital expenditure and operating expenditure, that serve the production or leasing/financing of vehicles are also taxonomy-eligible.[1]

The delegated act (EU) 2022/1214 of March 9, 2022 also contains specific regulations for the energy sector. An analysis of the activities in this context led to the conclusion that the corresponding activities are exclusively for our own use as part of the manufacturing activity and represent an insignificant scope for Daimler Truck. Accordingly, Daimler Truck does not carry out any independent activities in the context of the delegated legal act.

In addition, in accordance with the new delegated act (EU) 2023/2486 of June 27, 2023, the distribution of activities between environmental objectives 1-6 was analyzed and examined. On this basis it could be determined that there is no overlap in the environmental objectives. Accordingly, only the environmental goal of climate change mitigation is essential. The additional tables for double counting are therefore omitted.

Daimler Truck has classified the following activities as taxonomy-eligible in accordance with the Taxonomy Regulation.

- Activity 3.3 – Manufacture of low-carbon technologies for transport
- Activity 6.3 – Urban and suburban transport, road passenger transport
- Activity 6.5 – Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles
- Activity 6.6 – Freight transport services by road

Under Activity 3.3, Daimler Truck includes all trucks and buses produced by Daimler Truck, independent of their CO_2 emissions, as taxonomy-eligible, i.e., also all vehicles with combustion engines. The background to this is that the Taxonomy Regulation does not contain any definition of the term "low carbon" outside the technical screening criteria. Therefore, all vehicles can in principle be classified as eligible and the term "low carbon" is only to be applied to the assessment of taxonomy alignment within the framework of the technical screening criteria.[2] Activities 6.3, 6.5 and 6.6 include leasing/financing activities relating to buses, cars and trucks, regardless of whether they are own or external brands.

Taxonomy alignment
All activities classified as taxonomy-eligible have been checked for taxonomy alignment. A significant contribution to an environmental objective is to be made by complying with the specified technical screening criteria defined in the EU Taxonomy Regulation. For Daimler Truck, this applies to environmental goal 1, as all activities contribute exclusively to climate change mitigation.

Furthermore, within the framework of the technical screening criteria, significant harm to another environmental objective must be excluded on the basis of the defined "do no significant harm criteria" (DNSH). In addition, compliance with the minimum safeguards with regard to human rights, including labor rights, corruption and bribery, taxation and fair competition must be ensured. An economic activity can only be regarded as ecologically sustainable if all criteria are met. Daimler Truck carried out the review of the technical screening criteria for the economic activities at product and/or site level. The assessment of compliance with the minimum safeguards is essentially based on Group-wide guidelines and their local implementation.

1 Cf question two in the EU Commission's "Commission notice on the interpretation of certain legal provisions of the Disclosures Delegated Act under Article 8 of EU Taxonomy Regulation on the reporting of eligible economic activities and assets" of October 6, 2022 ("FAQ").

2 Cf question nine in the European Commission's FAQ dated October 6, 2022.

▼ Only low-carbon vehicles according to the definition of the technical screening criteria are taken into account for the assessment of the taxonomy alignment. The EU taxonomy also provides that buses pre-compliant with the Euro VI standard shall be taken into account in the alignment assessment. Since the current Euro VI standard had already entered into force at the time of the assessment, Daimler Truck does not consider any pre-fulfilment and the vehicles are accordingly not taken into account in the alignment assessment.

Do No Significant Harm
Compliance with the DNSH criteria was mainly assessed on the basis of checklist-based interviews for the relevant sites and products.

As stated above, Daimler Truck exclusively makes a significant contribution to environmental objective 1 "Climate change mitigation". Therefore, the DNSH criteria for the other environmental objectives 2 to 6 must be examined.

Evidence of compliance with the DNSH criteria for the respective environmental objectives is provided by overarching standards, guidelines or other appropriate evidence. Compliance is checked as part of regular "environmental due diligence audits", if relevant. If individual criteria are not met, the corresponding turnover, CapEx and OpEx are not reported as taxonomy-aligned.

For these environmental objectives, depending on the respective economic activity, the following DNSH criteria must be checked:

Environmental objective 2 - "Climate change adaptation"
– Activities 3.3, 6.3, 6.5, 6.6: The criterion requires a climate risk and vulnerability analyses to be performed.[1] These were carried out at Group level. Daimler Truck incorporates various physical climate risks into the analysis in accordance with the requirements of the EU taxonomy. Each of the physical climate risks to be considered in accordance with the Taxonomy Regulation was assessed on the basis of climate scenarios. The climate projections are based on the Shared Socioeconomic Pathway scenarios (SSP scenarios). The analysis therefore focuses on economic activity 3.3. and considers a period up to 2080. Identified risks are addressed in an adaptation plan. For activities 6.3, 6.5 and 6.6, no risk to the performance of the activities due to physical climate risks is considered. Extreme weather tests are carried out during vehicle development.

Environmental objective 3 - "Sustainable use and protection of water and marine resources"
– Activity 3.3: The criterion requires the preparation of a management plan in line with water quality and water scarcity and in accordance with the Water Framework Directive.[2] The risks and measures relating to water quality are tracked as part of the regular environmental due diligence audits at the Daimler Truck sites (for details, refer to chapter Prevention of pollution). In addition, Daimler Truck also takes into account the avoidance of water scarcity through a central risk assessment based on recognized models and procedures. The existing processes cover the adjustments to the criteria in the delegated act made in 2023.

Environmental objective 4 - "Transition to a circular economy"
– Activity 3.3: The possibility of using secondary raw materials and the possibility of a design for easy disassembly and durability must be taken into account for the relevant vehicles. In addition, hazardous substances must be traceable and a waste management established at the sites. In this context, various Group-internal guidelines and standards apply as well as, in individual cases, further suitable evidence. The issue of durability is anchored, for example, in the product development process. The "Group Standard for Waste Management" defines waste management across the Group.

– Activities 6.3, 6.5 and 6.6: The criterion requires the existence of waste management measures, in particular at the end of a vehicle's life cycle.

– Activities 6.5 and 6.6: Defined quotas of recyclable or reusable materials in the products must be complied with. If the quotas determined in accordance with the specifications reach the required threshold values, the technical screening criterion is considered to be fulfilled.

Environmental objective 5 - "Pollution prevention and control"
– Activity 3.3: The criterion is based on Appendix C of the Delegated Regulation (EU) 2021/2139. Appendix C refers to various European regulations out of the chemicals legislation. As part of notes I to Commission Delegated Regulation (EU) 2023/2486 supplementing Regulation (EU) 2020/852 of the European Parliament, published on June 27, 2023, letter f) of Annex C was clarified and a further paragraph was added. The substances defined in Appendix C are subject to restrictions on manufacture, placing on the market and use, both in terms of use in the sites and in the products. There are specifications regarding the use of working materials and product components and substitution tests for these.

Moreover there are difficulties in interpretation regarding the vague term "Where applicable" in relation to the use of lead, mercury, hexavalent chromium and cadmium. Daimler Truck interprets the criterion in accordance with the previous version of the regulation and references Directive 2000/53/EC.

– Activities 6.3, 6.5 and 6.6: Compliance with certain tire categories in terms of rolling resistance and rolling noise shall be demonstrated. In the reporting year, appropriate analyses were performed for the relevant vehicles to provide the required evidence. If information on the tires is available and the corresponding classes are adhered to, the technical screening criterion is considered to be fulfilled.

Environmental objective 6 - "Protection of biodiversity and ecosystems"
– Activity 3.3: The criterion refers to Appendix D of Delegated Regulation (EU) 2021/2139, which defines requirements for the protection of biodiversity and biodiversity-sensitive areas in the vicinity of the sites. As part of the environmental due diligence audits, compliance with environmental permits is verified, among other aspects. The impact on nearby, sensitive areas is also examined. If required, measures are derived (for details, see the chapter Prevention of pollution).

During the assessment, the relevant technical screening criteria were analyzed, interpreted, the results documented and substantiated by corresponding evidence documents and calculations. ▲

1 Cf Appedix A of Delegated Regulation (EU) 2021/2139.

2 Cf Appedix B of Delegated Regulation (EU) 2021/2139.

▾ Minimum safeguards
As part of the audit of compliance with the minimum safeguards, the following topics were analyzed centrally:

– Human rights, including labor rights;

– Corruption and bribery;

– Taxation;

– Fair competition.

No increased risk was identified and assessed in this regard for the 2023 reporting year. For each potential risk area, preventive and, if necessary, remedial measures are already in place. As part of the due diligence processes, it was possible to demonstrate that there are no convictions in any of the four subject areas (for details, refer to chapters Governance and Social)

Reporting on the three performance indicators
Reporting on the KPIs required under the Taxonomy Regulation for turnover, CapEx and OpEx is shown in tables **↗ B.52**, **↗ B.53** and **↗ B.54**. All activities are fully assigned to the environmental objective of “climate change mitigation”. Furthermore, all activities can be clearly assigned to the respective economic activity according to the Taxonomy Regulation. This avoids double counting in the calculation of the overall performance indicators. ▲

▾ B.52

Turnover

I Template:
Proportion of turnover from products or services associated with Taxonomy-aligned economic activities - disclosure covering year 2023

Economic Activities	Code	2023 Turnover	2023 Proportion of Turnover, year 2023	Substantial Contribution Criteria: Climate Change Mitigation	Climate Change Adaption	Water	Pollution	Circular Economy	Biodiversity	DNSH criteria ("Does Not Significantly Harm"): Climate Change Mitigation	Climate Change Adaption	Water	Pollution	Circular Economy	Biodiversity	Minimum safeguards	Proportion of Taxonomy aligned (A.1.) or eligible (A.2.) turnover, year 2022	Category enabling activity	Category transitional activity
		€ million	%	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
A. TAXONOMY-ELIGIBLE ACTIVITIES																			
A.1 Environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned)																			
Manufacture of low carbon technologies for transport	CCM 3.3	508	0.9	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.5	E	
Turnover of environmentally-sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1)		508	0.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.5		
Of which Enabling		508	0.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.5	E	
Of which Transitional		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0		T
A.2 Taxonomy-Eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities)																			
				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL										
Manufacture of low carbon technologies for transport	CCM 3.3	51,097	91.4	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								92.4		
Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3	328	0.6	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.4		
Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles	CCM 6.5	85	0.2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.2		
Freight transport services by road	CCM 6.6	1,879	3.4	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								2.5		
Turnover of Taxonomy-eligible, but not environmentally sustainable activities (not-Taxonomy-aligned activities) (A.2)		53,389	95.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								95.5		
A. Turnover of Taxonomy eligible activities (A.1+A.2)		53,896	96.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								96.0		

B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES		
Turnover of Taxonomy-non-eligible activities	1,994	3.6
TOTAL	55,890	100.0

Y - Yes, Taxonomy eligible and Taxonomy-aligned activity with the relevant environmental objective; N - No, Taxonomy eligible but not Taxonomy-aligned activity with the relevant environmental objective; N/EL – not eligible, Taxonomy non-eligible activity for the relevant environmental objective; CCM: Climate Change Mitigation.

▲

▾ B.53

Capital expenditure (CapEx)

II Template:
Proportion of CapEx from products or services associated with Taxonomy-aligned economic activities – disclosure covering year 2023

Economic Activities	Code	2023 CapEx	2023 Proportion of CapEx, year 2023	Substantial Contribution Criteria: Climate Change Mitigation	Climate Change Adaption	Water	Pollution	Circular Economy	Biodiversity	DNSH criteria ("Does Not Significantly Harm"): Climate Change Mitigation	Climate Change Adaption	Water	Pollution	Circular Economy	Biodiversity	Minimum safeguards	Proportion of Taxonomy aligned (A.1.) or eligible (A.2.) CapEx, year 2022	Category enabling activity	Category transitional activity
		€ million	%	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
A. TAXONOMY-ELIGIBLE ACTIVITIES																			
A.1 Environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned)																			
Manufacture of low carbon technologies for transport	CCM 3.3	255	7.5	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	5.0	E	
CapEx of environmentally-sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1)		255	7.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	5.0		
Of which Enabling		255	7.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	5.0	E	
Of which Transitional		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0		T
A.2 Taxonomy-Eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities)																			
				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL										
Manufacture of low carbon technologies for transport	CCM 3.3	2,674	78.5	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								59.3		
Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3	29	0.9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1.0		
Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles	CCM 6.5	2	0.1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.2		
Freight transport services by road	CCM 6.6	433	12.7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								34.2		
CapEx of Taxonomy-eligible, but not environmentally sustainable activities (not-Taxonomy-aligned activities) (A.2)		3,139	92.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								94.7		
A. CapEx of Taxonomy eligible activities (A.1+A.2)		3,394	99.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								99.7		

B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES		
CapEx of Taxonomy-non-eligible activities	12	0.3
TOTAL	3,405	100.0

Y - Yes, Taxonomy eligible and Taxonomy-aligned activity with the relevant environmental objective; N - No, Taxonomy eligible but not Taxonomy-aligned activity with the relevant environmental objective; N/EL – not eligible, Taxonomy non-eligible activity for the relevant environmental objective; CCM: Climate Change Mitigation.

▲

▾ B.54

Operating expenditure (OpEx)

III Template:
Proportion of OpEx from products or services associated with Taxonomy-aligned economic activities - disclosure covering year 2023

Economic Activities	Code	2023 OpEx	2023 Proportion of OpEx, year 2023	Substantial Contribution Criteria: Climate Change Mitigation	Climate Change Adaption	Water	Pollution	Circular Economy	Biodiversity	DNSH criteria ("Does Not Significantly Harm"): Climate Change Mitigation	Climate Change Adaption	Water	Pollution	Circular Economy	Biodiversity	Minimum safeguards	Proportion of Taxonomy aligned (A.1.) or eligible (A.2.) OpEx, year 2022	Category enabling activity	Category transitional activity
		€ million	%	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
A. TAXONOMY-ELIGIBLE ACTIVITIES																			
A.1 Environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned)																			
Manufacture of low carbon technologies for transport	CCM 3.3	288	12.9	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	6.5	E	
OpEx of environmentally-sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1)		288	12.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	6.5		
Of which Enabling		288	12.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	6.5	E	
Of which Transitional		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0		T
A.2 Taxonomy-Eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities)																			
				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL										
Manufacture of low carbon technologies for transport	CCM 3.3	1,907	85.1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								92.8		
Urban and suburban transport, road passenger transport	CCM 6.3	0	0.0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0		
Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles	CCM 6.5	0	0.0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0		
Freight transport services by road	CCM 6.6	2	0.1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0		
OpEx of Taxonomy-eligible, but not environmentally sustainable activities (not-Taxonomy-aligned activities) (A.2)		1,908	85.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								92.8		
A. OpEx of Taxonomy eligible activities (A.1+A.2)		2,196	98.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								99.3		

B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES		
OpEx of Taxonomy-non-eligible activities	44	2.0
TOTAL	2,240	100.0

Y - Yes, Taxonomy eligible and Taxonomy-aligned activity with the relevant environmental objective; N - No, Taxonomy eligible but not Taxonomy-aligned activity with the relevant environmental objective; N/EL – not eligible, Taxonomy non-eligible activity for the relevant environmental objective; CCM: Climate Change Mitigation.

▲

Turnover

The proportion of taxonomy-eligible and taxonomy-aligned activities of the total turnover in the reporting year must be determined in accordance with the Taxonomy Regulation. The KPI for turnover is the ratio of taxonomy-eligible/taxonomy-aligned turnover to the total Group turnover for the reporting year.

Overall, the denominator takes into account all turnover of the Daimler Truck Group. The turnover reported in the Consolidated Income Statement amounted to €55,890 million in the 2023 reporting year (refer to Note 5. Revenue of the Notes to the Consolidated Financial Statements).

To determine the numerator, the turnover was examined as to whether it was generated in connection with the production, leasing or financing of vehicles (taxonomy-eligible). Turnover not related to vehicle production or leasing/financing has been excluded.
Turnover is then assessed to determine whether it meets the technical screening criteria for the respective activity.

If turnover related to the activities cannot be clearly assigned to the taxonomy-eligible or taxonomy-aligned proportion, they are generally assigned using an allocation key, for example for turnover in connection with spare parts and services. The base for the allocation of turnover from the sale of spare parts that cannot be clearly assigned are historical sales figures. Turnover from service contracts that cannot be clearly assigned is similarly allocated.

In the 2023 reporting year, €508 million or 0.9% of the turnover was classified as taxonomy-aligned and €53,389 million or 95.5% as taxonomy-eligible. In the prior year, €276 million or 0.5% of revenue were classified as taxonomy aligned and €48,613 million or 95.5% as taxonomy eligible.

The increase in taxonomy-aligned sales results from the increased sales of low-CO_2 vehicles.

Capital expenditure

The KPI for CapEx is the ratio of taxonomy-eligible/taxonomy-aligned capital expenditure to total capital expenditure in accordance with the Taxonomy Regulation for the reporting year.

For the denominator, all additions to intangible assets and property, plant and equipment, equipment on operating leases, as well as additions to right-of-use assets in accordance with IFRS 16, including additions to the aforementioned assets in the context of business combinations, are included. Acquired goodwill is not included.

To determine the numerator, the investments are analyzed to identify whether they are related to the production or leasing/financing of vehicles. These taxonomy-eligible investments are further examined to determine whether they meet the technical screening criteria associated with the activity.

In the 2023 reporting year, the numerator consists of the following components:

1. CapEx A: Capital expenditure associated with taxonomy-aligned economic activities. This also includes capital expenditure for the expansion of taxonomy-aligned economic activities that were completed in the 2023 reporting year. €49 million was attributable to CapEx A in the 2023 reporting year.

2. CapEx B: Investments for the expansion of taxonomy-aligned economic activities that were not completed in the 2023 reporting year. In relation to these investments, a so-called “CapEx plan” is to be published. The CapEx plan covers the actual reporting year as well as a time frame of five years and the included investments can be exclusively assigned to activity 3.3. The capitalized research and development costs included relate to the development of Battery Electric Vehicles (BEV) and Fuel Cell Electric Vehicles (FCEV). Important milestones of the CapEx plan, such as the completion of major development projects, are regularly published on the Daimler Truck Group’s website. The investments within category “CapEx B” amount to €206 million in the reporting year 2023. The CapEx plan includes expenditures in a range of €3,400 million to €3,500 million which occurred in the current reporting year and are planned for the period from 2024 to 2028.

Where capital expenditure could not be clearly determined as taxonomy-eligible or taxonomy-aligned, generally, an allocation based on future sales figures has been made. The basis is the approved business plan.

The proportion of the CapEx KPI reported as taxonomy-aligned consists of additions to property, plant and equipment including right of use assets (€134 million; 2022: €71 million) and additions to internally generated intangible assets. particularly from capitalized usage rights (€121 million, 2022: €120 million). In the 2023 reporting year, there were no taxonomy-aligned additions from acquisitions due to business combinations.

The total amount of investments can be reconciled to the Group additions in the reporting year (refer to Note 11. Intangible assets, Note 12. Property, plant and equipment and Note 13. Equipment on operating leases of the Notes to the Consolidated Financial Statements).

In the 2023 reporting year, €255 million or 7.5% of the capital expenditure was classified as taxonomy-aligned and €3,139 million or 92.2% as taxonomy-eligible. In the prior year, €191 million or 5.0% of investments were classified as taxonomy aligned and €3,633 million or 94.7% as taxonomy eligible. The investment volume is therefore on prior-year level.

▼ Operating expenditure

The KPI for operating expenditure is the ratio of taxonomy-eligible/taxonomy-aligned operating expenditure to the relevant direct, non-capitalized costs (research and development, building renovation measures, short-term lease, maintenance and repair) in the reporting year.

The total operating expenditure to be included in the denominator comprise the volume pursuant to Appendix 1 of the Delegated Act on Article 8 of the Taxonomy Regulation disclosure requirements. For determining the numerator, operating expenditures are assessed according to whether they are related to the production or leasing/financing of vehicles (taxonomy-eligible).

Furthermore, they are assessed for the fulfilment of the technical screening criteria associated with the activity. In the 2023 reporting year, the following OpEx components are included in the numerator:

1. OpEx A: Operating expenditure associated with assets or processes that are part of taxonomy-aligned economic activities. These amounted to €49 million in the 2023 reporting year.

2. OpEx B: Operating expenditure relating to the expansion of taxonomy-aligned activities. In relation to these expenditures, an “Opex-Plan” needs to be published. The OpEx plan is seen as part of the CapEx plan and fulfils the criteria set out there. Expenditures assigned to OpEx B amounted to €239 million in the 2023 reporting year. The OpEx plan has a range of €2,600 million to €2,700 million which occurred in the current reporting year and are planned for the period from 2024 to 2028.

In the case that operating expenditure cannot be clearly determined as taxonomy-aligned or taxonomy-eligible, sales-based allocation keys are applied in principle. For research and development expenditures that cannot be directly allocated, these are generally based on the approved business plan. For other operating expenditure that cannot be directly allocated, the allocation keys are generally based on actual values.

In the 2023 reporting year, €288 million or 12.9% of operating expenditure was classified as taxonomy-aligned and €1,908 million or 85.2% as taxonomy-eligible. In the prior year, €136 million or 6.5% of operating expenditure were classified as taxonomy aligned and €1,931 million or 92.8% as taxonomy eligible. The higher operating expenditure mainly result from increased non-capitalized research and development costs for completed and ongoing projects (+€137 million). ▲



Social

We take responsibility towards society and our employees. Where we can make a contribution to change something for the better, we do it.

Social

As a global commercial vehicle manufacturer, we have great influence on the people affected by our corporate actions as well as on the society we live in. For us, our vision of “Leading Sustainable Transportation” means helping to shape the transport of tomorrow responsibly. Our employees are an important foundation for this. With their ideas, talents and skills, they play a crucial role in shaping our company – and help us to be prepared for the future. We strive to be a great place to work and offer a work environment where our employees’ health, occupational safety and well-being are safeguarded. Our trucks and buses are an important part of the everyday life of many people. For this reason, traffic safety and the protection of all road users are our top priorities. A sense of responsibility and sustainability also affects the entire value chain – and we are rising to the growing challenges. We cooperate with our suppliers and commit them to working with us to ensure respect for the rights of all the people we influence through our operations.

Material social topics

GRI 3-3

As part of the materiality analysis, the effects of our business activities on our employees, people affected along our entire value chain and wider society were considered. We also analyzed and evaluated the effects of social influences on Daimler Truck's business activities. As a result, the following topics were defined as essential:

1. Occupational safety & health protection
2. Human rights
3. Traffic safety

Further information can be found in the section “Materiality Analysis” in the chapter Responsible corporate governance.

Our people

GRI 2-7

With our human resources strategy, we want to make Daimler Truck the most attractive employer in the industry by empowering and inspiring our team to drive the transformation of the commercial vehicle business. We build on a corporate culture in which each and every employee is the focus and can develop their individual contribution along the employee journey.

A key focus for action according to our Materiality Analysis is maintaining the health (both personal and occupational), safety and well-being of our employees. As a progressive employer we want to offer a fair remuneration system and far-reaching flexible working time models that promote the compatibility of work and family as well as a good work-life balance. We also support our employees' development through a wide range of qualification programs and flexible learning methods. We want to leverage the commitment and cooperation of all employees and ensure open and respectful interaction with each other. Once again we have been reminded how we can rely on constructive cooperation with employee representatives and trade unions.

Over 100,000 employees worldwide drive our Group forward with their skills, ideas and commitment. Our employees are a central success factor of our Group. They were the key to achieving the Company's results in the 2023 reporting year.

B.55

Employees by segments

GRI 2-7

	▼ 2023	▼ 2022	2021
Mercedes-Benz Trucks	**38,470**	40,884	40,327
thereof female	**4,648**	4,721	4,508
Trucks North America	**28,833**	28,227	25,930
thereof female	**5,431**	5,214	4,843
Trucks Asia	**16,823**	16,214	15,865
thereof female	**1,831**	1,657	1,601
Daimler Buses	**15,480**	15,184	14,861
thereof female	**1,860**	1,702	1,564
DT Financial Services	**1,818**	1,770	1,245
thereof female	**853**	837	601
Central Functions and Services	**2,992**	2,450	1,622
thereof female	**1,087**	968	611
Total	**104,416**	**104,729**	**99,849**
thereof female	**15,711**	15,097	13,727

Organization and responsibilities

Organization and responsibilities are based on a global human resources (HR) structure. The HR-unit consists of various functions that work along the entire HR-value chain and at all our locations. HR-business partners advise and support our employees, including managers, on all relevant, strategic HR topics and implement them as a team. We are organized according to our segment structures and each segment has its own HR responsibility. In addition, cross-cutting topics such as human resources development, labor policy and remuneration are bundled in Centers of Competences (CoC) within a global governance function. The Head of the People and Organization Development CoC is represented in the Sustainability Steering Committee.

The HR Compliance Management System focuses on compliance with legal provisions, regulatory standards and ethical principles to ensure compliant human resources work as well as appropriate labor and social standards. In this way the system contributes to the creation of a respectful, trusting and integrative corporate culture. The HR Director is responsible for human resources work and HR compliance across the Group. Further information on HR compliance can be found in the section "Compliance with labor and social law obligations (HR compliance)" in the chapter Compliance.

To ensure an ongoing exchange between the individual functions and the best possible decision-making in the interests of the entire Group, the Operations Committee (OpCom) meets regularly as the highest HR decision-making body chaired by the board member responsible for human resources. To ensure that HR functions are closely involved in the operational business, the HR Business Partners are involved in the management bodies of their areas of responsibility.

Our corporate culture and Daimler Truck as an attractive employer

For us, it is important that our values and our culture are shared and lived by everyone in the Company. To this end, we want to promote the commitment of our employees and expand opportunities for design within the framework of "Impact Culture". Our "Impact Culture" focuses on the topic of belonging together and, above all, on the question of how we want to work together across different levels, regions and specialist areas. Our corporate culture is also the basis for our employer communication.

We want to be a good and attractive employer – both for our own employees and for the various target groups in the global labor market. To increase the awareness around Daimler Truck and at the same time show our employees appreciation for their daily work, the internal and external employer campaign with the slogan 'You make us' was launched for the first time worldwide in 2023. The aim is to carry our corporate culture, the "Impact Culture", and our employer brand internally and externally and to strengthen our identity. The focus topics are sustainability, future technologies, individual development opportunities, internationality as well as diversity, equity and inclusion. The employer branding and recruitment activities are based on the short, medium and long-term Company strategy, the needs of the departments and the expectations of the target groups.

An important basis of our corporate culture and attractiveness as an employer is a good and coherent leadership and collaboration culture. The basis and behavioral anchors for this describe and define

so-called “Great Leadership Behavior”. With the initiative "DTR0CKs", the training was initially designed for managers, to enable them to experience the "Great Leadership Behavior" and to take the first steps in implementing it in their daily leadership work. This Daimler Truck initiative was awarded the Silver Excellence in Practice Award by the European Foundation for Management Development (EFMD) in 2023. After a successful roll-out at management level, further training formats were developed for employees in order to familiarize them with the behavioral anchors.

In addition, the Daimler Truck Learning Curriculum supports managers and employees in constantly developing themselves and their actions, with the focus being based on our purpose and supporting guidelines.

To consistently represent our understanding of culture in our processes and structures, we continued to work on integrating Great Leadership Behavior into the performance and potential processes for managers and aspiring managers in 2023. Under the term “Impact Compass” we support managers in their leadership role. In this way, we anchor the Daimler truck culture in everyday life, offer transparency and orientation and promote personal and professional development by involving our employees in the entire process. The newly introduced, personal 360° feedback process also acts as an important component in the cultural change. In addition, the global Impact Compass enables new approaches to identifying and promoting the performance and potential of our employees. Daimler Truck AG was awarded the HR Excellence Award 2023 in the “Performance Management” category for the agile development and implementation of the Impact Compass.

Our Employee Survey is an important tool for engaging in dialog with our employees. We want to methodically measure and understand what motivates our employees and enable a comprehensive and standardized measurement of the Group and its teams. The Employee Survey is considered an important indicator of where we currently stand in the areas of satisfaction, commitment, compliance and health – and above all where we have the potential to develop. Managers are therefore called upon to engage in a dialog with their teams and take appropriate measures for their continuous development. The HR organization provides help and tools for this purpose.

The annual Employee Survey which we conducted for the first time as an independent company in September 2022, was conducted again this year. With over 100,000 employees, the participation rate has increased to 82% (2022: 79%). The results of the 2023 Employee Survey show a slight increase across all topics, such as engagement. On a five-point scale from 1 (strongly disagree) to 5 (extremely satisfied), the general satisfaction of the workforce with the Company is shown to have an average score of 4.01. Our score when it comes to the follow-up process - including the discussion of results and the derivation of adequate measures for the development of the workforce - was significantly increased to an average score of 3.83 (2022: 3.69). We want to build on the progress we have already made and leverage the willingness of all employees to shape our young corporate culture together.

Further information on our corporate culture and values can be found on www.daimlertruck.com/en/career/youmakeus.

Cooperation with employee representatives and trade unions

GRI 2-30

It is one of our fundamental beliefs to work with elected employee representatives and trade unions in a trust-based relationship. This is the only way to successfully overcome diverse challenges together and take advantage of opportunities.

We recognize the right of our employees to form employee representation organizations for collective bargaining in order to regulate working conditions, as well as the right to strike, depending on applicable law. On this basis, it is our common aim to agree on constructive regulations and solutions that are in the interest of companies and employees and thus form a sustainable and strong foundation for a successful Daimler Truck future. Collective agreements are in place for the majority of employees across the Group, for example through bargaining agreements. In Europe, around 70% of employees are subject to the provisions of a bargaining agreement, with more than 95% in Germany alone, and around 65% in North America and Asia.

The elected works councils at the German locations of Daimler Truck AG continued their work in the responsible specialist commissions.

The European Works Council (EWC) and the World Employee Representative Committee (WWC), which were brought together at an international level, worked on overarching topics in 2023. In a joint conference with the Company management, the focus was on fixed costs, the possible merger of the subsidiary Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation with Hino Motors, a subsidiary of the Toyota Corporation, and human rights. With this international cooperation, Daimler Truck is setting an example worldwide because countries outside the European Union have the same rights and obligations as those to which the EWC Directive directly applies. Currently 23 countries are represented according to their number of employees and have sent 34 representatives. Further information on the Works Council and international committees can be found on www.daimlertruck.com/en/works-council/international-councils.

The employee representatives elected for the statutory term of office were in constructive dialogue with the Company representatives on numerous technical topics. Furthermore, a particular focus of global cooperation is on successfully shaping the transformation towards CO_2-free mobility and digitalization. The common goal is to create an economically sustainable and successful company while at the same time ensuring employment is as socially secure as possible. An important measure in this context is the qualification and further training of employees, which was gradually expanded globally in the 2023 reporting year.

Another key focus of work with the employee representatives is all issues relating to occupational safety and maintaining the health of employees. Many measures were developed together here. Solidarity aid and unbureaucratic joint action were also shown after Turkey was hit by a devastating earthquake on February 6, 2023. Company management and the general works council initiated donations in kind and in cash. Further information can be found in the section “Corporate Citizenship” in the chapter Partnerships and engagement.

Occupational safety, health and well-being

GRI 3-3 SDG 3

For us, occupational safety, health and the well-being of our employees are a central concern and an essential part of the overall sustainability strategy. By defining global minimum standards for occupational health and safety, our occupational health and safety strategy goes beyond legal requirements when designing workplaces and processes.

Our goal is to preserve the occupational safety and health of all employees, to identify and prevent health risks, and to permanently promote health and well-being as a prerequisite for creativity and productivity. We are committed to "Vision Zero" and are therefore part of a global initiative of the Institution of Occupational Safety and Health (IOSH) and the International Social Security Association (ISSA). Both organizations aim to prevent work-related accidents and illnesses while promoting the safety, health and well-being of employees.

We pursue a holistic and long-term approach, which we continuously review and further develop. A sustainably oriented, functioning health and occupational safety management system is of central importance to us. Whether ergonomic workplace design, health offers or safety qualifications: our focus is on the health, safety and well-being of our employees. We include these in our annual Daimler Truck Employee Survey with two questions about health, occupational safety and well-being in order to obtain an overview of the situation within the Company.

Organization, responsibilities, requirements and guidelines

GRI 403-1/-3/-4/-6/-8

Organizational responsibility at Group level belongs to the Health & Safety department, which comprises Occupational Medicine, Occupational Safety & Ergonomics, Social Counseling and Workplace Health Promotion. The occupational health and safety strategy is developed and implemented globally through regular, global dialog. At our sites, there are reporting lines from the occupational safety and health departments to the respective site management and to the Health & Safety department. In quarterly meetings the Board is involved through the Corporate Medical Director and the Head of Global Safety & Ergonomics in relevant topics such as accident and risk management, safety culture, health training and preventive medical examinations. In addition to using key statistics, for example from health and accident reports, the Health & Safety department also relies on personal feedback, the evaluation of surveys and the tracking of measures in the event of work accidents.

The material health and safety issues are also regularly discussed, evaluated and further developed with various internal committees, such as the Commission for Occupational Safety and Environment and Health. Other parties engaged include the works council and Company representatives at all Company levels and with external committees such as the Company Health Insurance Board of Directors. In addition, the positive effects of the above measures are incorporated into the advisory process for managers and employees. The aim is to continuously improve the measures with a view to sustainability and efficiency.

We complement the legal requirements for occupational health and safety with additionally defined policies. There are globally uniform guidelines based on prevention. The occupational health and safety policy, which is based on international standards and national laws, constitutes our global guideline. It emphasizes the responsibility and exemplary function of the managers and appeals to the personal responsibility of employees at the same time.

An ISO 45001 certification for work safety and health provides our employees safety at the workplace. In this reporting year, 15 of the relevant 48 sites (production, development and test sites) with majority shareholding were certified. This covers around 30,000 of our workforce, which corresponds to around 37 % of the relevant workforce. In addition to external certification audits, we conduct a check every three to five years whether the mandatory safety standards of our Group policy on health and safety in the workplace are being complied with at the Group's own production facilities, and whether a functioning management system for occupational health and safety is in place. In the reporting year, we were able to evaluate safety certification on a total of eight locations in India, Indonesia, Mexico and North America. Eleven locations in Argentina, China, Germany, France, Mexico, Spain and the Czech Republic are planned for auditing in 2024.

Our employees have the right to physical and mental health and a safe working environment. We offer our employees in Germany occupational health care and counseling. In addition to occupational health checks and aptitude tests as well as medical consultations, employees can take part in the Daimler Truck "Health Check" every three years and get the flu vaccination every year. This care is supplemented by the measures and services of the workplace health promotion and counseling services. In addition to the implementation of the Group works agreement on "Mental Health", another focus in the 2023 reporting year was our internal international initiative "WE CARE ABOUT US". This initiative was founded to pursue the goals of Vision Zero. Stakeholders from the areas of Occupational Medicine, Occupational Safety, Social Counseling and Workplace Health Promotion work closely together and combine their expertise as part of the initiative.

Assessment of hazards

GRI 403-2/-9

We pursue a preventive approach and assess the potential risks of workplaces and work processes at an early stage. To implement this, instruments and risk assessment processes have been defined that comply with local regulations. An important instrument is the risk assessment, which automatically generates a briefing document. Parts of this risk management process are digitized using an online tool. The tool is provided by the European Occupational Safety and Health Agency (EUOSHA) and has been enhanced for our needs. The objective is to encourage risk awareness among employees and mindful behavior. The specified global standards, with regard to occupational health and safety management (including risk assessment) and minimum technical standards (for example technical safety standards for machines and systems), are to be implemented by our sites. The use of the online tool depends on local and legal requirements.

▼ All our employees also have personal responsibility for their health and safety by carrying out their work in a safety-conscious manner. Safety risks and near-accidents must be reported to the manager on a location-specific basis and are dealt with as part of regular meetings in production and administration (shop floor management).

We record information about work accidents and risks using our accident documentation systems. Country-specific reports are prepared and from them accident reduction measures derived. We want to continuously improve the workplaces, environments and processes of our employees and actively involve them in their design process. We utilize a holistic health and occupational safety management system to prevent work accidents and work-related illnesses. The focus here is primarily on preventive measures, such as instructions and trainings on occupational safety, the Daimler Truck Health Check, health programs and digital health services, which we continuously review and develop further. Tragically, one employee and an external employee suffered a fatal accident in the reporting year. The incidents were investigated and the causes were determined. In addition, the responsible persons for global occupational safety were informed and the accidents were discussed at management level. Corrective measures were determined to prevent such accidents from occurring again.

B.56

Accident frequency

GRI 403-9

	▼ 2023	▼ 2022[3]	2021
Occupational accidents[1]	**1,349**	1,356	1,103
LTIR[2]	**8.8**	8.6	8.0

1 Number of work-related accidents with at least one lost day.
2 Lost Time Injury Rate (LTIR); Number of work-related accidents with at least one day of absence per 1 million attendance hours.
3 Previous year's figure adjusted due to subsequent reporting.

B.57

Absence from work due to work-related accidents

GRI 403-9

	▼ 2023	▼ 2022[2]	2021
Days away from work	**26,266**	30,278	21,909
Severity rate[1]	**170**	193	159

1 Number of lost days per 1 million hours of attendance.
2 Previous year's figure adjusted due to subsequent reporting.

B.58

Fatalities due to work-related accidents

GRI 403-9

	▼ 2023	▼ 2022	2021
Number of employee deaths	**1**	1	0
Number of deaths of external employees[1]	**1**	0	0
Number of deaths of TAW[2]	**0**	0	0

1 External workers are employees with a manufacturing or service contract.
2 Temporary Agency Worker (TAW).

Awareness of occupational safety

GRI 403-5

Employees are made aware of ergonomics and occupational safety throughout the Group with videos, various information portals and online training being used for this purpose during the reporting year. New employees receive general initial training in the form of an induction course and they receive workplace-specific instruction on safety-relevant aspects. We offer qualification measures for newly appointed managers depending on the location and the level of qualification. In Germany there are also mandatory measures.

External companies receive an external-specific training before entering the plants. In addition, we maintain a “Health & Safety Wiki” on the Social Intranet, which we regularly update. There, our employees can find all the important information and rules relating to health and safety at work. In addition, in the year under review, we offered a cross-site digital health service in Germany on the topics of exercise, nutrition and relaxation in order to sustainably raise awareness of health-related topics in the long term. ▲

Diversity, equity & inclusion

GRI 405-1 **SDG 5, 10**

Our workforce is as diverse as our customers and more than 100,000 people from 129 nations work for us. Diversity helps us to find new perspectives and acts as a driving force behind creative ideas and innovations. We are convinced that diversity is an important aspect of our corporate culture and makes us more successful as a company. We promote an impact culture in which our employees can actively participate and develop their talents freely. We therefore need to be respectful of one another and remain open-minded, which means there is no place for discrimination in the workplace. For us, inclusion means treating the diversity of our employees consciously, and appreciatively.

As a signatory to the Diversity Charter (Charta der Vielfalt e.V.), the Diversity, Equity & Inclusion (DEI) Management at Daimler Truck focuses on equal opportunities for employees across all seven diversity dimensions - namely age, ethnicity and nationality, gender and gender identity, physical and mental ability, religion and belief, sexual orientation, and social origin. We strengthen our principles by participating in the UN Global Compact, through membership of the Charter of Diversity employer initiative Charta der Vielfalt e.V. and the European Women’s Management Development Network e.V.

The principles of diversity, equity and inclusion are laid down in the general company agreements for the promotion of women and equal opportunities, and in the inclusion agreement. Furthermore, these topics are regulated in our Code of Conduct and our “Group-wide general agreement on fairness in the workplace”.

Organization and responsibilities
DEI management creates the framework for a diverse and inclusive corporate culture and is located in the Human Resources department. The team develops strategic fields of action in cooperation with the global DEI network, consisting of DEI experts from various organizational units worldwide, and in coordination with all business units. Furthermore, the network initiates overarching projects, training and awareness-raising measures, such as the annual "Diversity Day", which incorporate the seven diversity dimensions mentioned above.

The newly founded DEI Advisory Board also began work in March 2023. The international committee consists of senior managers from all organizational units as well as diversity experts and representatives of underrepresented groups. The DEI Advisory Board is chaired by the CEO of Daimler Truck Holding AG and Daimler Truck AG. The committee meets once a quarter and decides on the strategy and relevant topics relating to diversity, equity and inclusion. The DEI Advisory Board also advises the Daimler Truck Board of Management and anchors the topic in the appropriate business areas. In the four working groups Our People, Our Drive, Our Development and Our Community, the Board members work on topics such as anchoring equity and inclusion in human resources processes or promoting an inclusive working environment in the production plants between board meetings. Initiatives discussed by the Board will be carried forward by the global DEI network according to local requirements. One of the first measures was to set up a Diversity, Equity & Inclusion learning platform on the social intranet, which brings together all global offers for our employees for self-learning and self-reflection as well as team building activities and exercises. In addition, all recommendations and guidelines for creating an inclusive work culture are stored on the site.

Managers as role models
Our goal is to create an inclusive working environment in which we encourage all employees to be their true selves and feel they belong. Managers play a crucial role in this.

As a common basis for shaping the leadership culture, our e-learning module "Inclusion in Mind!" is mandatory for all managers including for the Board of Management and is available in nine languages. The aim of the training is to raise awareness of respectful cooperation and possible roadblocks and to show how each individual can contribute. It also teaches what effective methods to reduce potential biases and resolve conflicts are available.

As an indicator for an inclusive work culture, the Inclusion Index was introduced in the reporting year. It is based on four questions from the annual Daimler Truck Employee Survey and expresses how inclusive the working environment is perceived by our employees. All managers with more than six employees receive the Inclusion Index as an individual value for their own team. Accompanying documents for self-reflection and discussion with the team help managers to make their leadership behavior more inclusive and encourage dialog with their team.

Promoting diversity throughout the employee journey
GRI 404-2

We promote diversity even before talents join the Group. As a cooperation partner of the "FEMTEC Network", we support young engineers and offer students in the fields of mathematics, IT, science and technology insights into the Company and opportunities for dialog and cooperation.

When recruiting, diversity is of great importance to us: 54% of new hires through our Trainee Programs have an international background, and 41% of new hires since the programs started are women. The Company also places special emphasis on training young people with disabilities. An action plan has been created for hiring severely disabled apprentices. The aim of the action plan is to facilitate the application process for people with disabilities.

The women's advancement program She@Truck is a development program in the areas of truck technology and Mercedes-Benz trucks. The 15-month program is embedded in the development of high potential candidates at medium Management level and includes an individual learning program with mentoring and coaching, combined with joint multi-day seminar modules. A new aspect of this concept is that both the sponsors and the mentors from the top two management levels below the board are involved in workshops in order to raise even greater awareness of their responsibility for more diversity when filling management positions.

Commitment in networks
Through networks (Employee Business Resource Groups), our employees can share common interests, experiences and values across all levels and divisions. Our networks help to firmly establish a culture of diversity and appreciation in the Company. At the same time, they support us as dialog partners in the further development of our measures concerning diversity, equity and inclusion. We have five company-wide networks and many other regional groups around the world. Most of these are cultural, gender-related and "LGBTIQ networks". To promote interaction between the networks, the Diversity, Equity & Inclusion Management team organizes regular meetings. Sponsors from top management support the networks in their work and give them more visibility internally and externally.

In addition, the internal "Global Inclusion & Diversity Community" accessible on the Social Intranet portal is the meeting place for all employees around the world who would like to help shape diversity, equity and inclusion in the Company. The Community provides important and up-to-date information about the topic, but also offers the opportunity to network, ask questions or contribute ideas.

Gender Diversity Aspiration
With this Gender Diversity Aspiration, we strive to continuously increase the proportion of women in management positions. The proportion of women in management derived from our personnel reporting systems is reported to the Board of Management on a regular and standardized basis. At the end of the reporting year, the proportion of women in management positions was 19.8%. We aim to increase this proportion to 25% by 2030.

Remuneration systems
GRI 2-19/-20, 404-3

Worldwide, we remunerate work performed at all Group companies according to the same principles. Our Corporate Compensation Policy, which is valid for all groups of employees, establishes the framework conditions and minimum requirements for the design of the remuneration systems. It stipulates, among other things, that the amount of remuneration is based on the assigned requirements of the work tasks – in consideration of, for example knowledge and ability, responsibility and scope for decision-making – and the person's performance, not

on gender, origin or other personal characteristics. By means of internal audits, the Internal Auditing department annually checks on a random basis whether selected aspects of the policy have been adhered to. In our desire to offer salaries and benefits that are customary in the respective markets, we also want to take into account local market conditions.

The variable remuneration (company bonus) of the management levels below the Board of Management for the 2023 financial year is based not only on financial performance criteria but also on non-financial goals based on sustainability.

On a regular basis, our HR departments conduct individual salary review interviews with our employees. In this way, we ensure salary decision-making transparency while complying with data protection regulations. The respective development potential is also discussed.

If employees have justified objections to their remuneration – for example, if they do not see themselves as being treated equally – they are free to contact their manager, the HR department or the works council.

In companies subject to collective bargaining agreements, such as Daimler Truck AG, the agreements that have been reached grant employees additional rights. These give them the right to object to their placement in a specific salary group or to the results of their performance assessment. The remuneration regulations and salary tables can be viewed by employees. Employees of Daimler Truck AG can find out about their salary structure and amount online – even in comparison to their peer groups.

Employees at Daimler Truck AG and its subsidiaries who are subject to a collective bargaining agreement are usually also offered voluntary benefits that are agreed upon with the respective employees' representative bodies. These benefits include employer-funded contributions to retirement benefits and options to participate in an employee-funded retirement benefits system.

In many cases, employees who are subject to collective bargaining agreements can also participate in profit-sharing arrangements at their respective company. In addition, offers from numerous sports and social institutions can be used - from daycare centers to social counseling services.

B.59

Retirement benefits at the Daimler Truck Group

GRI 401-2

in € billion	▼ 2023	▼ 2022	2021[2,3]
Obligations/provisions of company retirement and health benefits	**1.2**	1.1	1.9
Cash value of pension obligations on 31 December[1]	**6.3**	5.9	8.0
Social security an post-employment costs	**0.3**	0.3	0.4
Expenditure on statutory pension plans	**0.5**	0.5	0.5
Payments to retirees	**0.2**	0.2	0.2

1 The amount of these present values is highly dependent on the accounting valuation parameters to be determined annually, in particular the discount rate.
2 Due to the spin-off and independence of the Daimler commercial vehicles business in December 2021, this data is not comparable with those of the following years.
3 This data has been adjusted due to the spin-off and independence of the Daimler commercial vehicles business, but still contains minor uncertainties as adjustments for combined locations and units can only be made in the 2022 financial year.

Flexible working-time arrangements

As a company, we have learned that hybrid working is a sustainable working model - wherever the job allows. For instance, in Germany, we were able to draw on an existing flexible company agreement on mobile working. At the same time, a transformation in office workplaces is being observed worldwide: Open office spaces without fixed workstation assignments and modern collaboration zones promote an open corporate culture. We are also working on introducing more flexible working time models in production areas, such as part-time work.

Part-time working models in all forms have a long tradition – from less working hours per day, to selected working days per week, to temporary leave, such as parental leave. Employees can make use of this to take care of their family or attend a training course. In many cases, the possibilities of time off or the reduction of working hours for the care of children goes beyond the legal framework in the individual countries.

B.60

Parental leave[1]

GRI 401-3

	2023	2022	2021
Employees eligible for parental leave	**29,211**	**28,565**	**27,648**
thereof female	**4,545**	4,330	3,841
Employees on parental leave[2]	**1,171**	**1,176**	**1,102**
thereof female	**435**	418	413

1 Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH, Daimler Truck Financial Services Germany GmbH & TORC Europe GmbH (starting from 2023).
2 Return rate 99.9%.

In Germany, we provide employees with childcare places in our in-house daycare centers. We also cooperate with support centers: Parents can contact our cooperation partner if they have questions about alternative childcare options or need a tutor for their children. Employees who would like to care for relatives can leave the Company for a period of time beyond that defined by legal provisions, or reduce their working hours for this period for up to four years– with guaranteed reinstatement. The objective of all these measures is to facilitate a better balance between work and family life.

Training and education

GRI 404-1/-2

The knowledge and skills of our employees are the foundation of our worldwide success. In the course of the profound transformation in our industry, job descriptions, duties, and requirement profiles are changing.

Our objective is to continuously develop the qualifications of our workforce and thus make a significant contribution to our competitiveness. We invest strategically in training and professional development, continue to expand our HR development programs and adapt our training portfolio and the range of dual study courses at universities. To successfully manage the digital and technological transformation, we rely on diverse and needs-based qualifications of our employees. In addition, we conduct the targeted recruitment of talent with digital skills and technical expertise in new technologies.

We have a methodological approach for observing quantitative and qualitative aspects of workforce development. We collect quantitative data using an online tool and we also analyze strategically relevant abilities with the help of qualitative methods. Here we compare existing specialist, methodological, and social skills with future requirements. This procedure helps us to discover potential bottlenecks in specialist units and to predict the need for up-and-coming staff and training in advance.

E-learning platforms:
As part of the strategic goal on the topic of "People and Culture", we offer our employees access to the E-Learning platform LinkedIn Learning. Every employee has access to a learning license and can access over 20,000 web-based learning offers in thirteen languages continuously, flexibly and regardless of time and place. Additional E-Learning platforms for experts were piloted in the reporting year.

New powertrain technologies:
To ensure that our employees have the necessary qualifications for the respective topics, for example in high-voltage safety, handling hydrogen drive components or the legal framework of exhaust emissions legislation, the qualification measures are divided into five clusters: New Powertrain, Classic Powertrain, Software & Electronics, Sustainability and Methods & Tools for Engineering. All employees can find the appropriate qualifications tailored to their business needs in our Learning Management System (LMS). Depending on the required level of qualifications, we work with universities through various "academic programs", develop and train our own teaching content or use accredited learning providers using optimal learning formats.

On average, the number of qualification hours[1] per employee in our learning management systems amounted to around twelve hours (2022 average of twelve hours) for the reporting year. For female employees, the average number of qualification hours was around eleven hours (2022 around ten hours). Our employees used the newly introduced E-Learning platform "LinkedIn Learning" for an average of half an hour (and one hour for female employees). In addition to this offer, when it comes to qualifying our employees, we increasingly use learning formats that are integrated into everyday work. These average values therefore only represent a part of the actual scope of qualifications.

Apprentices and students

We provide training according to the requirements of our Company and we continuously review the portfolio of our apprenticeships and courses of study. Our internationally recognized dual study programs are offered at various Company locations. We have standardized our training content in Germany across all locations and segments in the Daimler Truck Training System.

In the reporting year we continued to focus on the areas of IT skills and IT professions, as well as high-voltage and battery technology. For example, we offer vocational training for IT specialists and automotive mechatronics technicians in system and high-voltage technology. We also provide a course of study in embedded systems, which includes IT and electrical engineering.

In Germany, 555 young people started a new training or dual study program in the reporting year (2022: 472). The same number of training and study places were advertised for the following year.

1 Survey period December 2022 to November 2023, as there was a change in the IT system.

B.61

Apprenticeship

GRI 404-1

	2023[3]	2022
Total average training hours[1]	**1,096.2**	**1,116.8**
thereof female apprentices[2]	**1,066.8**	1,080.7
thereof in the business unit	**951.8**	994.9
thereof in the technical trade unit	**112.5**	1,119.7

1 This data refers to Daimler Truck AG in Germany.
2 The lower average number of training hours per female employee is explained by the relatively higher proportion of women in dual university studies. During studies, the number of days in the company is fewer than for trainees.
3 Changed system for data collection in the 2023 reporting year.

Interculturalism plays an important role for us. As early as the training stage, our international program "Truck goes Global" for trainees and trainers lays the foundations for mobility and flexibility as well as foreign language and intercultural skills - financed and supported by the Erasmus+ Program of the European Union. Dual students also have the opportunity to work abroad during their studies. We also meet our social responsibility internationally and train young people both in-house and through collaborations with schools. In Brazil, for example, young people are being prepared for working life through professional courses via a school collaboration. In addition, Mercedes-Benz Brasil supports other social projects for the development of young people in sports, culture and technology such as Socio-sporting, Educational, Cultural and Innovative, SBA Girassol Pro, On the Right Track/Childhood Brasil and IAM Maker Workshop.

Trainee programs

We offer global trainee programs and introduced the "Daimler Truck Trainee Programs" in the reporting year as part of a rebranding off the "INspire - the Trucks and Buses Experience Programs".

As part of our trainee programs, we offer two appealing entry and development paths for talent: The "Leadership Talent Track" as an entry point for graduates and career starters who are aiming for a future management career. During the 18-month program, the trainees complete individually tailored project assignments at home and abroad and exchange ideas on focus topics in the global trainee network. The "Expert Track" is aimed at graduates, career starters and

experts with professional experience. These trainees spend 36 months working on highly relevant topics of the future with a focus on advancing the transformation of our products. 91 employees are currently employed on one of these two tracks.

With the innovative “Green Mobility Trainee” approach, together with five other companies in the mobility and logistics sector (Daimler Truck, DB Schenker, Lufthansa Cargo, Lufthansa InnovationHub, ONOMOTION and time:matters GmbH), we launched a cross-divisional trainee program in 2021, that focuses on a sustainable industry. After the pilot with the various partner companies, we decided to integrate the “Green Mobility Trainee” into the “Daimler Truck Trainee Programs” from 2023 for future employees. A separate cluster “Sustainability - Green Factory” was created for this purpose in the “Expert Track”.

Extra-occupational study

We place great importance on the individual academic training of our specialists and managers. This is why in Germany we offer the Daimler Truck Academic Programs in the Group companies: The Daimler Truck Academic Programs offer employees who have been part of the Company for at least one year the opportunity to study while they continue to work – regardless of their age or their professional development up to that point. We provide such employees with financial support and an accompanying program. In 2023, we prioritized courses of study that support our transformation.

Human rights

GRI 2-23/-24, 3-3, 406, 407, 408, 409, 414 SDG 8, 17

It is our ambition to be strongly committed to respecting and supporting human rights and we expect the same from our business partners throughout the value chain. We continue to participate in the United Nations (UN) Global Compact and are committed to the UN Guiding Principles for Business and Human Rights. We place particular importance on the International Bill of Human Rights as well as the core labor standards of the International Labor Organization (ILO). We are therefore committed to preventing human rights violations from occurring with regard to our own employees and our business partners, in particular our direct suppliers. The aim is to respect and protect human rights as well as to implement necessary measures and processes to fulfill our due diligence obligations.

We confirm our commitment in our Declaration of Principles on Social Responsibility and Human Rights, which is available in more than 10 languages. The Declaration of Principles forms the basis for how we fulfill our social responsibility and summarizes our commitment to human rights. It complements our obligation to respect human rights from our Daimler Truck Code of Conduct. With regard to our Group companies and majority shareholdings, we have also anchored requirements for respecting and protecting human rights in other internal policies, such as our policy for occupational health and safety and the policy on minimum standards for human resources work. Our requirements for business partners (including suppliers) to respect internationally recognized human rights are defined in our Business Partner Standards.

Further information on the Declaration of Principles and our Code of Conduct can be found on www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/human-rights/declaration-of-principles and www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct.

Organization and responsibility

The Sustainability Management & Human Rights Compliance Department in the Legal & Compliance unit is responsible for the development and steering of the Human Rights Compliance Management System (CMS). It is also responsible for providing legal advice on human rights issues within the Group. It works closely with departments that are responsible for the operational implementation of human rights due diligence within the Group - in particular with human resources and purchasing. More information can be found in the chapter Compliance.

Strategic developments as well as cross-functional and international alignment relating to respecting human rights are discussed in the Sustainability Steering Committee (SSC) and the Corporate Sustainability Board (CSB). The Chief Legal and Compliance Officer assumes the role of human rights officer for the Daimler Truck Group. He reports directly to the Chairman of the Board of Management of Daimler Truck AG and Daimler Truck Holding AG and is responsible for monitoring our compliance risk management. He also heads the SSC and chairs the Compliance Board. For more information refer to section “Sustainability Management at Daimler Truck” in the chapter Responsible corporate governance.

Collaboration with external partners and engagement in initiatives

GRI 408-1, 409-1

As part of our human rights due diligence, we are involved in various initiatives and projects to address human rights risks in our value chain.

We are a member of the European automotive industry sustainability initiative Drive Sustainability under the umbrella of CSR Europe network. For us the central focus of this initiative is the development and use of the Sustainability Assessment Questionnaire (SAQ), which we use to evaluate the sustainability performance of our suppliers of production material. In addition to environmental aspects, social criteria are assessed including guidelines and management systems for human rights and social issues as well as occupational safety, training for employees, responsible raw material procurement and sustainability-oriented supplier management. All criteria are evaluated and integrated into an overall assessment of sustainability performance.
In the reporting year we joined another CSR Europe initiative, the “Responsible Trucking” platform. Our aim is to work together with other actors to improve the social conditions of truck drivers in the road transport and logistics sector in Europe - for example by recognizing common social guidelines.

In the reporting year, we also joined the Responsible Supply Chain Initiative e.V. (RSCI), which offers standardized sustainability audits to evaluate the implementation of social and ecological standards in automotive supply chains. In the event of increased risks or suspected cases, we use the RSCI audit program to create further transparency with regard to our suppliers and to initiate improvements in the future if necessary.

There is also a particular focus on raw material-specific initiatives and projects. We are part of the Responsible Minerals Initiative (RMI), which is committed to pursuing due diligence along the supply chains of conflict minerals tin, tungsten, tantalum, gold (3TG) and other minerals critical to human rights. The focus is on smelters and refineries, as at this point in the supply chain, the material from different sources is mixed.

In order to promote the responsible use of lithium (the raw material for batteries) in Chile - including through dialog between local stakeholders - we continued to be involved as a partner in the Responsible Lithium Partnership, which is run by the German Society for International Cooperation (Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ).

In the reporting year, Daimler Buses GmbH also began a dialogue with the NGO Electronics Watch as part of its “Low Emission Vehicle Program”. Electronics Watch supports public clients in assessing fair working conditions in the supply chains of electric buses. As part of the program, companies are invited to discuss their human rights due diligence activities in more detail.

We seek to enter into dialog with potentially affected stakeholders and exchange ideas with - for example employees, civil society groups or local populations - along with their representatives. The aim is to incorporate their feedback and expertise into the development of our processes and measures for fulfilling human rights due diligence obligations in order to continuously improve.

▼ In the reporting year, an exchange took place between our human rights officer and employee representatives, specifically the works council and trade unions. A particular focus here was on measures around employee rights.

The fulfillment of human rights due diligence obligations through our Human Rights CMS was also the subject of an exchange between Company representatives and the World Employee Committee of Daimler Truck, the global representative of the interests of all employees of the Daimler Truck Group, at its conference in June 2023.

Further information about our involvement in sustainability initiatives can also be found in the section "Associations and Initiatives" in the chapter Partnerships and engagement.

Our approach in the Group companies and shareholdings

GRI 407-1, 408-1, 409-1

To fulfill human rights due diligence obligations, we use a systematic approach with our Human Rights CMS. The Human Rights CMS is based on requirements from internationally recognized standards and applicable laws - for example the German Supply Chain Due Diligence Act (SCDDA), which has been in force since 2023.

The Human Rights CMS includes basic principles and measures to promote compliant conduct. It relates to the Group companies and majority shareholdings as well as to our value chain. Further information on our CMS can be found in the chapter Compliance.

All of our Group companies and majority shareholdings worldwide were subjected to a systematic risk analysis in the reporting year in order to identify possible risks in accordance with our human rights due diligence. The affected units were then assigned defined measures based on their determined individual risk profile. The measures address the identified risk areas and define clear responsibilities for implementation. These measures include, for example, mandatory training on human rights for relevant business areas such as purchasing as well as requirements for responsible work by and with security forces. For units with an increased risk of discrimination, the appointment of a "diversity representative" is intended to be able to effectively address potential cases on site and to remediate them where necessary.

The annual evaluation of our Human Rights CMS, including the appropriateness and effectiveness test, was carried out in the same way as in the other compliance areas in the reporting year. In addition, risks related to respecting and protecting human rights are integrated into the decision-making and due diligence process in M&A transactions such as mergers and investments.

Raising awareness of human rights within the workforce

We sensitize our employees with various internal training courses on human rights in order to give them a basic understanding of the content of corporate due diligence and social responsibility. For this purpose, human rights issues in the respective working environment are taught in specific training courses for particularly relevant departments, especially in purchasing and sales. In the reporting year, the expert module "Human Rights Compliance" was rolled out, which was mandatory worldwide for relevant target groups, such as the central purchasing and human resources departments. The aim is to clarify the relevance of human rights in everyday work. Further information can be found in the section "Internal information, communication and training measures" in the chapter Compliance.

Our approach in the supply chain

GRI 403-7, 408-1, 409-1, 414-1

A global network of suppliers who, for example, provide us with raw materials, components, materials and services, contributes to our corporate success. Our goal is that our partners along the supply chain also comply with social and environmental standards and thus support our sustainability efforts. In order to fulfill our due diligence obligations across the supply chain, we rely on a concept of binding requirements and assessment instruments, as well as information and qualification measures for suppliers. This concept is also an integral part of our Human Rights CMS.

Expectations towards our suppliers

We are committed to responsible sourcing of production and non-production material and services, and we reject child labor, forced labor, modern slavery as well as other violations of human rights. In our Business Partner Standards we define our requirements for our business partners in terms of respect and support for human rights, good working conditions, environmental protection, integrity and compliance with legal requirements. We require our business partners – particularly our direct suppliers – to recognize these standards and to communicate their contents to their employees as well as to their upstream value chain. We also expect our business partners to verify compliance with these standards. This is an important prerequisite for successful cooperation. Detailed regulations on these standards and requirements are included in our contractual terms and conditions on social responsibility and environmental protection, in particular in our Daimler Truck Special Terms.

Further information regarding our Business Partner Standards can be found on our website under supplier.daimlertruck.com/en/support/news/the-daimler-truck-business-partner-standards. ▲

▾ Risk management

Suppliers of production and non-production materials are regularly assessed for human rights risks in order to identify and, where necessary, address them effectively through measures in a follow-up process. Our risk management system was reviewed against the requirements of the German Supply Chain Due Diligence Act (SCDDA) in the reporting year and is integrated into the Human Rights CMS.

In the reporting year, the systematic risk analysis of existing suppliers was carried out for the first time using a newly introduced IT system. This system generates an abstract risk assessment of our suppliers based on various risk indicators, particularly in relation to location, as well as the use of critical raw materials or commodities. The high-risk suppliers identified on this basis are then subjected to a concrete risk analysis and evaluated using further assessment measures - in particular using supplier questionnaires such as the Sustainability Assessment Questionnaire. Based on this analysis, measures are determined for the risks identified. We rely on preventative measures such as our contractual conditions on social responsibility and environmental protection as well as qualification measures. As a corrective measure we work together with suppliers to develop minimization and discontinuation concepts. If necessary, we also use further investigation and risk monitoring measures, such as external (RSCI) audits and media screenings. With these instruments we want to increase transparency in the supply chain and ensure that internationally recognized human rights are respected and other social standards and environmental regulations are observed.

New suppliers of production material are checked on site for sustainability criteria before possible commissioning. These on-site inspections are also carried out at locations of existing suppliers when new locations or production volumes are added. In particular, questions are asked about social and human rights standards, such as working hours, remuneration, occupational safety, free choice of employment or freedom of association. In countries with a high human rights risk, the review is even more comprehensive and includes a review of the issues of child and forced labor as an integral part. In addition, a supplier's sustainability rating derived from the SAQ is requested and taken into account as a mandatory criterion in operational purchasing when new orders above a defined order value are awarded. In the reporting year, we covered a total of 60% of our purchasing volume planned for 2023 in production material purchasing with a sustainability rating based on the SAQ[1]. The aim is to further increase the proportion of participating suppliers.

We also hold our suppliers of non-production material, especially service providers, responsible for respecting and protecting human rights and other sustainability aspects. Throughout the entire reporting year, new suppliers of non- production material in risk countries and of critical commodity groups were subjected to a due diligence review that also covered human rights issues. In addition, 27 commodity groups and industries that are potentially critical in terms of human rights have so far been identified based on a preliminary risk analysis in 2021. These include transport logistics and trade fair construction.

How we handle critical raw materials

GRI 3-3

When examining human rights risks along the supply chain of production material, particular attention is paid to raw materials that are potentially mined or processed under critical human rights conditions. We carry out reviews with suppliers of these raw materials in the form of so-called supply chain assessments. A particular focus is currently on the battery suppliers who supply us with products that contain critical raw materials that are relevant for our batteries. These include in particular lithium, cobalt, nickel and graphite. Our supply chain assessments consist of three steps:

1. We create transparency along the respective raw material supply chains
2. We identify risk hotspots in these supply chains
3. If necessary, we define suitable measures to counteract risks

We have also integrated the use of critical raw materials as a risk indicator into the systematic risk analysis of our suppliers. Our membership in initiatives focused on raw material supply chains, such as the "Responsible Lithium Partnership" or the RMI, supports their measures for a responsible raw material supply chain, especially from countries with a high risk of human rights violations.

1 The values were determined on November 30, 2023.

Raising awareness and providing information to our suppliers

In order to raise awareness of human rights issues among our business partners, we provide the “Compliance Awareness Module” on our website www.dt-compliance-awareness-module.com/en/. In addition, this reporting year, as part of our membership in Drive Sustainability, we raised awareness of sustainability issues, particularly human rights issues, among relevant suppliers of production material (based on defined risk countries and based on SAQ ratings) in other focus countries (Brazil, Czech Republic and Turkey) through (web-based) trainings. ▲

▼ Tip-offs and suspected cases

Employees and external whistleblowers worldwide can use the whistleblowing system SpeakUp to submit tip-offs regarding violations of rules and laws, including human rights violations at Daimler Truck. Suspected cases of violations of human rights obligations by our direct and indirect suppliers can also be submitted via the reporting channels of the whistleblowing system SpeakUp.

If a suspicious case about suppliers is received via SpeakUp, the SpeakUp team forwards the case to the responsible local unit - usually the responsible investigating post in purchasing - for examination and further clarification. The unit then determines which measures are suitable in each individual case in order to investigate a case appropriately. As a rule, the measures are directed at our direct suppliers, with the aim of jointly developing a concept to end and minimize any grievances.

In the reporting year, a total of eleven cases were received relating to human rights violations in our own business area and were categorized by SpeakUp as high-risk reports. In addition, five suspected cases of human rights violations in our supply chain were received via SpeakUp's reporting channels.

Further information about the procedural principles and the procedure can be found on www.daimlertruck.com/en/company/compliance/whistleblowing-system-speakup as well as in the section “Reporting of rule violations via the whistleblowing system SpeakUp” in the chapter Compliance. ▲

Traffic safety

GRI 3-3, 416-1

According to the World Health Organization (WHO), traffic accidents in 2023 led to about 1.19 million deaths worldwide and are the most common cause of death among children and young adults aged 5–29 years. According to WHO estimates from 2021, 13 million traffic-related deaths and 500 million traffic-related injuries could occur in the next ten years if decisive action is not taken. At the same time, traffic accidents and their consequences, for example on the flow of goods, also have an economic impact. Traffic safety can thus contribute to protecting the lives and integrity of road users as well as the safety of the transport of economic goods. As one of the largest commercial vehicle manufacturers in the world, we have a great responsibility for safety on the roads. For us, traffic safety therefore means, in particular, assuming social and economic responsibility. Traffic safety is thus an essential topic of our sustainable business strategy.

Zero traffic fatalities by 2050 – that is the target of the European Union's "Vision Zero". In cooperation with WHO, the United Nations implemented the resolution on "Improving global road safety" in 2020 and announced the "Decade of Action for Road Safety" (2021–2030). The goal is to reduce road fatalities and injuries by 50% by 2030.

Based on this, we want to underline our ambitions for traffic safety with our mission statement "Vision Zero" and contribute our part as a truck and bus manufacturer to the "Vision Zero" of the European Union. This requires a comprehensive traffic safety concept, and our aim is to make traffic safer for all involved by further developing existing safety systems as well as new ones. Further information on the topic of traffic safety can be found on www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/traffic-safety.

Organization and responsibilities

The control and regulation system for traffic safety includes all relevant management levels. The highest level of responsibility for traffic safety lies with the Board of Management and Corporate Sustainability Board (CSB), represented by the Board of Management for Truck Technology Trucks & Buses. The Sustainability Steering Committee (SSC) is represented by the Head of Global Software & Electronics Product Development, who reports to the Board of Management for Truck Technology Trucks & Buses on the subject of traffic safety. Within the Social Working Group, the topic of traffic safety is strategically managed throughout the Group, involving the operating segments and relevant cross-departmental functions. Further information can be found in the section "Sustainability Management at Daimler Truck" in the chapter Responsible corporate governance.

The principle of "integral security"

When developing our vehicles, we follow the holistic concept of integral safety and distinguish between four phases: "Driving assistance", "prepare for a possible accident", "protect in the event of an accident" and "provide help after an accident".

Our safety measures establish a bridge between active and passive safety within these four phases – between accident prevention (phases 1 and 2) and protection of the occupants when an accident occurs (phases 3 and 4):

- **Phase 1: Safe driving** – Assistance systems that make driving safer, assist the driver and help reduce the risk of accidents or avoid accidents entirely.
- **Phase 2: In the event of danger** – Safety assistance systems that can warn, assist, and engage automatically, as well as protection systems that can already be activated in the pre-accident phase.
- **Phase 3: In the event of an accident** – Protection systems that can intelligently protect all vehicle occupants as required in the given situation.
- **Phase 4: After an accident** – Systems that can help after an accident.

Accident research

Research about accidents in the area of commercial vehicles has played a key role for us for 50 years when it comes to improving the active and passive safety of our vehicles. Aspects of occupant and partner protection go hand in hand. Detailed accident analyses are carried out on a regular basis and the occurrence of real accidents involving heavy commercial vehicles is systematically recorded and evaluated. Traffic safety in the commercial vehicle sector has made considerable progress in recent decades as a result of the improvements achieved from accident research. Based on this extensive and long-standing knowledge base, we were able to develop many of our technical safety solutions such as Emergency Brake Assist or Turn Assist in a targeted manner and launch them on the market before there were legal regulations for them.

Specific accident data from our accident research concerning trucks with combustion engines has also helped to develop safety measures for the first generation of our vehicles with alternative drives (battery electric and hydrogen-based). The focus here is, for example, on the targeted positioning, design, shielding and shutdown of high-voltage components, batteries and accumulators. To that extent, the electrical charging and filling processes with technical gases were also considered.

Innovations for greater safety

The development of modern and high-performance safety systems requires a high-performance innovation process. Only the development and application of new technologies enable the further development of safety systems at the highest level. Our global advanced development plays a key role in this. With our research network, structured innovation and technology management and the ability to prepare applications in prototypes for series use, we promote the power of innovation among other aspects in the area of traffic safety.

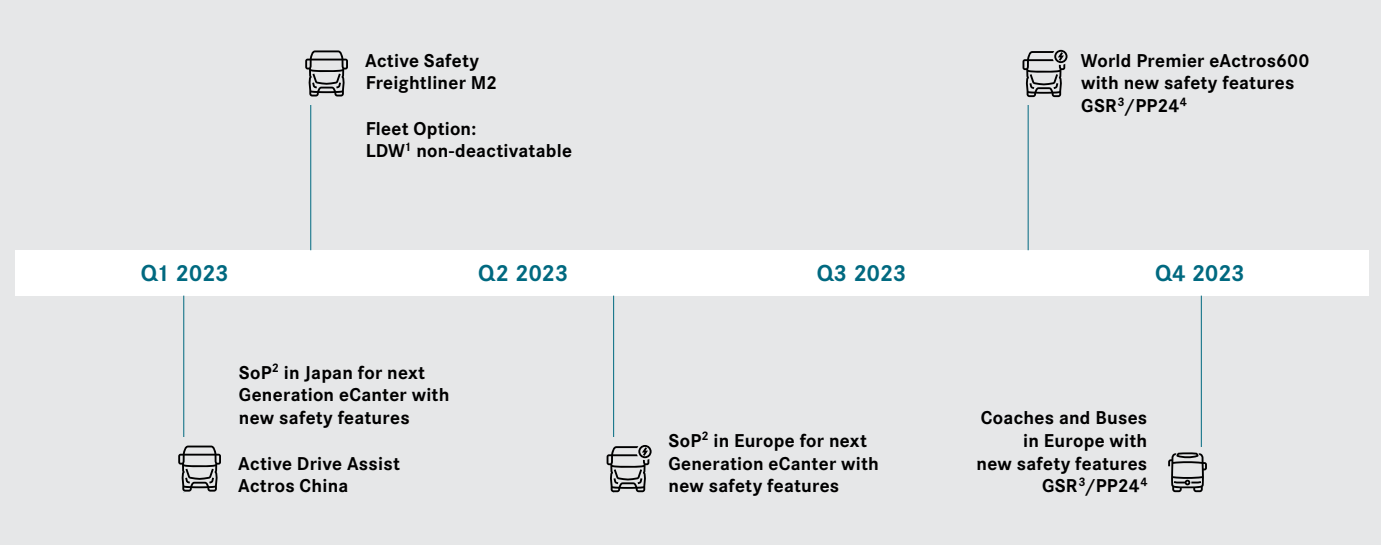
Measures and implementations of safety systems

Our focus is on providing systems to prevent driving errors. A positive contribution can be expected when we introduce new systems onto the market, increase the performance of existing systems, for example through new sensors, or bring existing systems into wider use. All systems are extensively tested to explore the driving dynamics limits of the various safety features. In addition, up to 60 Daimler Truck vehicles are undergoing endurance testing worldwide throughout the year. The kilometers driven to test the new systems from 2020 to the end of 2023 amount to around five million kilometers before the first customer use. This experience is used in customer tests before market launch to ensure not only correct functionality but also suitability for everyday use.

In 2023, measures focused on disseminating existing systems across markets, brands and models. With the FUSO Next Generation eCanter, a comprehensive safety package was introduced into the Japanese and European light-duty market segments. This means that the 5th generation Active Brake Assist (detects vehicles and unprotected drivers) active safety systems, traffic sign recognition, intelligent driving light control, rear area monitoring and driver status detection are available in light commercial vehicle. Further information about our safety systems can be found on www.daimlertruck.com/en/innovation/safety.

B.62

Introductions 2023



1 Lane Departure Warning.
2 Start of Production.
3 Global Safety Regulation.
4 Performance Package 2024.

Product quality & product safety

In addition to ensuring that the assistance systems function as optimally as possible, the development process at Daimler Truck is also about complying with all valid regulations and standards (product safety), achieving a safe state in the case of an error (functional safety) and being as resistant as possible to external attacks on the vehicle network (cyber security).

We take all this into account with our Product Compliance Management System (PCMS), our organization for Functional Safety and our Cyber Security Management System. Product compliance is about ensuring that we comply with all applicable laws, standards and regulatory requirements already starting in the development of our safety systems. Further information on our PCMS can be found in the chapter Compliance.

Functional safety

Vehicles are becoming increasingly complex, especially due to increasingly electronic and software components. In order for a manufacturer to counter risks associated with the increasing complexity of modern vehicles, it is important to pay attention to functional safety, i.e., the correct functioning of electrical and electronic (E/E) systems. The technical standard ISO 26262, which relates to E/E-systems in road vehicles, is pioneering in this context. Because of increasing technical complexity, we consider the orientation towards ISO 26262 and the implementation of corresponding requirements and processes to be central in ensuring a high level of safety for our vehicles. Therefore ISO 26262 has a significant impact on our development processes.

Cyber security

Our vehicle products are becoming increasingly complex in their functions and available services, such as data services. The requirements and expectations of our customers and, where applicable, their customers with regard to our products and possible interactions are constantly increasing. The Cyber Security Management System (CSMS) for our vehicle portfolio is intended to ensure that current security requirements are met and that incidents are processed and resolved quickly. In this context, trucks and buses are monitored throughout their life cycle from the perspective of vehicle cyber security. One of the driving forces for this are regulations such as the UN R-155 “cyber security and cyber security management system” and industry standards such as ISO 21434 for the implementation of cyber security measures in vehicle development. In the reporting year for example, we completed the certification for UN R-155 within the framework of EU 2018/858 for Europe.

Safety systems

Our contribution to greater traffic safety is the development and offering of high-performance assistance systems, passive safety measures, the implementation of active safety systems, as well as support during rescue and recovery. Our services and trainings also contribute to safety. With autonomous driving, we expect a further increase in traffic safety as the approval of autonomous driving systems is tied to strict safety requirements.

Effective safety systems deliver their societal benefits when they are widely used in transport.

Active safety and assistance systems

Active safety systems are particularly important in trucks and buses. Especially with vehicles of this particular size and weight, it is important to reduce the risks of accidents or to actively avoid accidents whenever possible, as the risk of a serious accident outcome is high. To achieve this, we develop new safety systems in regular development cycles with which we can protect and assist drivers in their day-to-day work. In addition to protection systems, this also includes technical innovations. We are currently working on the next safety package, which is planned for 2024.

Innovative technologies from Daimler Truck have often been successfully introduced to the market and are now considered industry standard. The protection of unprotected road users is a very special focus for us. For our heavy commercial vehicles, for example, we offer a Brake Assist (“Active Brake Assist” for trucks, “Preventive Brake Assist” for buses) that detects pedestrians within its system limits and can react to them. We have also introduced an active turning assistant, a system to reduce the consequences of accidents and going as far as avoiding accidents involving cyclists.

In addition to active safety systems, our assistance systems also help drivers in their work and thus can contribute to preventing accidents. With these systems, our goal is to relieve the driver, raise their alertness, prevent fatigue and encourage an adapted driving style, for example through prediction, automation, traffic sign recognition, enhanced all-round visibility and smart light control.

Passive safety

Passive safety systems provide protection for vehicle occupants and other parties involved in an accident if a collision can no longer be prevented in time.

In addition to active restraint systems such as the driver’s airbag and seat belts with tensioners, a coordinated crash concept based on driver’s cabs with a high level of rigidity, combined with the activation of energy-absorbing structures in the front section plays a fundamental role for us. The focus is also on possibly minimizing indirect risk of injury. This includes the design and configuration of components of the cab interior, fire protection and, if necessary, the deactivation of high-voltage systems in vehicles with alternative drives. The implementation of safety solutions in our vehicles is based on our findings from accident research and product monitoring.

Rescue and recovery

Another important part of our work is informing rescue and recovery services in a targeted way, for example through rescue guidelines, rescue sheets and towing brochures. Detailed knowledge of our vehicles and their safety systems helps rescue services get to injured persons faster and can therefore help save lives.

Examples of supporting technical functions in vehicles are the automatic activation of the hazard warning lights and automatic unlocking of the central locking system after an accident has been identified. Various measures contribute to increasing the safety of rescue services, such as high-voltage rescue disconnection points, automatic impact detection and high-voltage deactivation.

Further information on rescue and recovery can be found on www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/traffic-safety.

Autonomous driving

Daimler Truck is considered one of the leading truck manufacturers in the development of autonomous trucks according to SAE Level 4 with safety-relevant redundant driving systems. The goal is to enter the US market in 2027.

Autonomous driving is associated with high safety requirements for operating in traffic. Thus, driver assistance systems and safety systems are key for making autonomous driving possible in the future. These systems have the potential to make traffic safer in the future and reduce the risk of accidents or avoid accidents entirely. In addition, autonomous systems are more resilient to human risk factors such as tiredness or inattentiveness and therefore can help reduce the risk of an accident. At the same time, autonomous trucks can enhance our customers’ business and help society cope with the growing volume of freight, especially in times of driver shortages. In addition, autonomous trucks enable increased transport performance, because the vehicles can drive over long distances without breaks. For these key reasons, we continue to drive forward the development of this technology.

The autonomous-ready Cascadia with redundant functions is based on our flagship model of the Daimler Truck brand, Freightliner. Critical systems, such as steering and braking, are available as a back-up in two versions and are continuously monitored by the vehicle. In the event of malfunctions or errors, the newly developed redundant systems can control the truck as safely as possible. The autonomous-ready Freightliner Cascadia is thus suitable for integrating autonomous software, hardware and computing systems. The autonomously driving truck’s system redundancy can contribute to improving traffic safety, which is an important step on the road to accident-free driving.

▼ Since acquiring a majority shareholding in TORC Robotics, Inc. (TORC) in 2019, we have made further progress in autonomous driving. For example, we have shown that driving on US highways, including entering and exiting and changing between highways, is possible to do safely. In the 2023 reporting year TORC acquired the object recognition specialist Algolux Inc. (Algolux). In the future, Algolux's technology in the interaction of deep learning, computer vision and computer-based image generation will help to further expand one of the most important technical capabilities for the market launch of autonomous trucks. During the reporting year, TORC continued to work with leading US logistics companies to bring autonomous trucks into practical use.

Digitalization & services

To provide our customers with the best possible support, we also offer modern services, which can contribute to traffic safety. The prerequisite for this is digitalization in the vehicle. Digitalization mainly deals with the connectivity of vehicles and the provision of data from the vehicle for smart digital services and customized solutions for our customers.

A forward-looking driving style, compliance with driving and rest periods as well as avoiding speeding are some examples where our fleet management system services provide targeted assistance. With our Mercedes-Benz Uptime and Detroit Connect services, we detect errors and accident risks on roads. A fully automatic telediagnosis system continuously checks the status of the vehicle systems. Within seconds the data is interpreted and specific recommendations for action are made available. In this way, for example, a possible breakdown can be avoided or, in the event of a critical condition (for example, leakage in the high-pressure circuit of the fuel supply), a recommendation for necessary actions can be made (for example, a repair).

Driver training and awareness-raising measures

We raise awareness of traffic safety through, for example driver training, educational programs and roadshows and provide information about safety technologies and innovations. Daimler Truck offers a variety of training options for truck and bus drivers, in which our trainers train customers on how to use our vehicles. We also look at our electric vehicles and their specific requirements. In addition to other content, for example fuel efficiency, downtimes and operating costs – the training aims to increase traffic safety. Among other things, drivers should be instructed to fully exploit the potential of our safety technologies. ▲

Further information

About this report

GRI 2-2

The information in our chapter “Sustainability at Daimler Truck” relates to the entire Daimler Truck Group. Further information can be found in the chapter Business model. The reporting period corresponds to our financial year, which runs from January 1 to December 31.

▼ Non-financial statement of the Group

GRI 2-5

The non-financial statement of the Group in accordance with Sections 315b and 315c in conjunction with Sections 289c to 289e of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch or HGB) were subjected to a business audit to obtain limited assurance. It contains the essential information on the aspects of environmental concerns, employee concerns, social concerns, combating corruption and bribery, and respect for human rights in the chapter “Sustainability at Daimler Truck” as well as information on the Business model and non-financial risks in the Risk and Opportunity Report. Part of the non-financial statement within the chapter “Sustainability at Daimler Truck” are the correspondingly marked texts and tables (▼ ▲). Other texts, tables, cross-references and content of linked websites comprise additional information which are not part of the non-financial statement of the Group and therefore have not been audited.

Daimler Truck applies the guidelines of the Global Reporting Initiative (GRI) as a framework for external reporting. The contents of the non-financial Group statement in conjunction with further information that can be found in this report and on our website have been prepared in accordance with the GRI standards. ▲

The GRI content index can be found on our website www.daimler-truck.com/en/sustainability/reportings. In addition to the Sustainable Development Goals (SDG), on which we focus, we refer to other SDGs to which we contribute with our activities. Further information can be found on www.daimlertruck.com/en/sustainability.

▼ A materiality analysis was conducted in 2022 to determine the relevant reporting content in accordance with sections 289c and 315c HGB. Further details can be found in the section “Materiality Analysis” in the chapter Responsible corporate governance. ▲

What has changed in this report?

GRI 2-4

Qualitative information in the report relates primarily to the 2023 financial year, while the key figures presented generally cover three years. The reporting date for the collection of quantitative data was December 31, 2023. Isolated deviations are marked in each case.

The spin-off of Daimler Truck AG from the Daimler AG in December 2021 resulted in organizational changes, which means that the data from 2021 can only be partially compared with the data from the current reporting year 2023.

We see integrated reporting as another important mechanism for further developing our sustainable business strategy. After the first complete integration of the sustainability report into the 2022 Annual Report, we are also foregoing a separate Sustainability Report in this reporting year - also in anticipation of the upcoming EU legislation, particularly in the form of the Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

▼ EU taxonomy

Companies are obliged to apply the Taxonomy Regulation if they are required to prepare a non-financial statement in accordance with Articles 19a and 29a of the EU Accounting Directive, implemented by Section 289b Subsection 1 and Section 315b Subsection 1 of the HGB. According to this, Daimler Truck has been obliged to apply the Taxonomy Regulation since the 2021 reporting year. And thus, Daimler Truck is obliged to apply the Taxonomy Regulation. The full information and tables can be found in the chapter EU taxonomy.

Production-related energy and environmental data

GRI 305-1/-2

The data in the Environment chapter is based on the Group structure as of the reporting date of December 31, 2023. This includes all production sites, selected test tracks and R&D sites of the Group companies controlled by Daimler Truck as well as selected joint ventures with 50% participation. Production sites include all “Completely Built Up” (CBU), “Completely Knocked Down” (CKD) and Remanufacturing (Reman) sites. If estimated values were used for the report for 2022, these have been replaced by the latest data in the current report.

The environmental data is collected from the sites in our environmental data system. Where no actual figures were available in February 2024, estimates were made on the basis of the previous year's figures and the change in production.

Air emissions are measured regularly and extrapolated to the year, and VOC emissions are also calculated on the basis of various input or output parameters.

Daimler Truck calculates and documents its CO_{2e} emissions according to the Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 of the Greenhouse Gas Protocol Initiative, in accordance with the categories scope 1 & 2. Scope 1 & 2 emissions are reported in accordance with the Operational Control approach of the Greenhouse Gas Protocol.

In the previous reports, Daimler Truck's scope 1 & 2 CO_2 emissions were reported. From this report onwards, these emissions will be reported in CO_2 equivalents (CO_{2e}). All direct CO_{2e} emissions from our Company’s own sources (scope 1), indirect emissions resulting from the generation of the purchased electricity and district heat (scope 2) are documented.

Scope 1: We calculate our direct emissions from the combustion of fuels, heating oil, natural gas, liquefied petroleum gas, and coal with fixed CO_{2e} emission factors as specified by Government Digital Service (GDS) of the British government (GOV.UK). ▲

▼ Scope 2: We calculate the indirect emissions of district heating and electricity from external generation in a differentiated manner in terms of time and region. CO_{2e} accounting is carried out using the "market-based" accounting approach. To this end, we collect the CO_{2e} emission factors of the local electricity tariffs or electricity supply companies at our sites worldwide. Where these are not available, the current average emission factor published for the respective country by the International Energy Agency (IEA) or for the USA by the US Environmental Protection Agency (US EPA) will continue to be used. For comparison purposes, CO_{2e} emissions are also reported in accordance with the "location-based" method, which only includes the country-specific emission factors.

Specific environmental and energy data

Resource consumption and emissions largely depend on the production volume. Therefore, we calculate specific values for product areas of our Industrial Business. For this purpose, the data of the production plants is based on the number of vehicles produced in the product areas in the plants controlled by the Company. We collect the specific values according to the segment allocation that has been in force since December 2021. The specific data gained in this way can only represent general benchmarks, because they do not take into account the development of the vertical integration of production, the product variety and the special features of the production network, which in some cases extends across segments.

Employee data

GRI 2-7

The employee data is based on the Group structure as of December 31, 2023. The definition of employees is based on full-time equivalent of the active workforce. The active workforce is comprised of all persons with active non-permanent or permanent employment contracts excluding trainees, interns, diploma students, doctoral candidates, working students, senior experts, holiday workers, temporary workers and without inactive employment contracts, such as parental leave, sabbaticals, international assignments and partial retirement in the release phase.

Data on health, occupational safety and well-being

GRI 403-9

The data in the chapter health, safety and welfare is based on the Group structure as of December 31, 2023. The data from Daimler Truck's internal systems are used for data reporting. All production sites and selected test routes, R&D and administration locations of the Group companies operationally controlled by Daimler Truck are included in the accident key figures. Production sites include all CBU, CKD and Reman sites. There has been a retroactive adjustment of the figures for 2022. ▲

B.63

Employees by regions

	▼ 2023	▼ 2022	2021
Europe	**48,281**	47,270	45,251
thereof female	**6,789**	6,414	5,582
North America	**29,860**	29,696	27,115
thereof female	**5,873**	5,656	5,213
Latin America[1]	**8,755**	10,659	10,756
thereof female	**1,114**	1,230	1,200
Asia	**15,713**	15,500	15,259
thereof female	**1,565**	1,498	1,469
Africa	**1,562**	1,356	1,223
thereof female	**284**	224	185
Australia/Oceania	**245**	249	245
thereof female	**85**	75	78
Total	**104,416**	**104,729**	**99,849**
thereof female	**15,711**	15,097	13,727

1 Excluding Mexico.

B.64

Employees by groups

	▼ 2023	▼ 2022	2021
Industrial	**63,039**	65,194	63,033
thereof female	**5,326**	5,202	4,834
Administration	**41,378**	39,536	36,816
thereof female	**10,385**	9,895	8,893
Total	**104,416**	**104,729**	**99,849**
thereof female	**15,711**	15,097	13,727
Other employee groups[1]			
Apprentices	**2,958**	2,855	2,665
thereof female	**483**	506	503
Interns/graduate students/PhD-students/other students/senior experts	**1,424**	1,139	858
thereof female	**566**	449	330

1 In Headcount.

B.65

External hires rate[1]

in %	2023	2022	2021
Europe	**6.5**	7.7	2.5
thereof female	**9.1**	11.2	3.8
North America	**12.0**	16.7	25.1
thereof female	**16.6**	20.6	27.2
Latin America[2]	**5.7**	12.9	3.5
thereof female	**7.7**	10.7	5.2
Asia	**7.8**	9.5	5.7
thereof female	**12.7**	14.9	7.7
Africa	**4.3**	2.0	3.4
thereof female	**8.0**	5.9	5.7
Australia/Oceania	**10.8**	13.3	14.8
thereof female	**17.4**	13.2	20.8
Total	**8.2**	**11.0**	**9.2**
thereof female	**12.1**	14.9	12.9

1 Based on permanent workforce in headcount.
2 Excluding Mexico.

B.66

Employee turnover rate

in %	2023	2022	2021
Europe	**6.1**	6.2	6.9
thereof female	**5.0**	5.8	7.8
North America	**12.4**	12.7	15.1
thereof female	**6.0**	8.9	11.0
Latin America[2]	**26.0**	15.9	5.9
thereof female	**18.6**	12.0	7.1
Asia	**6.1**	7.6	7.1
thereof female	**8.2**	11.5	7.8
Africa	**4.4**	4.0	4.4
thereof female	**5.6**	5.3	7.3
Australia/Oceania	**14.6**	12.9	50.6
thereof female	**9.9**	15.9	26.4
Total	**9.8**	**9.3**	**9.1**
thereof female	**6.7**	8.0	9.0

1 Based on permanent workforce in headcount.
2 Excluding Mexico.

B.67

Employee turnover rate self-motivated termination[1]

in %	2023	2022	2021
Europe	**0.9**	1.8	1.8
thereof female	**1.2**	2.2	1.9
North America	**6.7**	8.2	10.6
thereof female	**5.7**	8.6	10.1
Latin America[2]	**0.0**	0.0	0.0
thereof female	**0.0**	0.0	0.0
Asia	**0.7**	1.7	2.2
thereof female	**1.4**	2.7	3.1
Africa	**1.0**	0.3	1.1
thereof female	**0.0**	1.1	3.1
Australia/Oceania	**4.2**	7.1	6.6
thereof female	**3.7**	10.6	7.5
Total	**2.5**	**3.4**	**4.0**
thereof female	**2.8**	4.4	4.9

1 Based on permanent workforce in headcount.
2 Excluding Mexico.

B.68

Employment by employment relationship

	2023	2022	2021
Permanent	**100,928**	**101,047**	**96,691**
thereof female	**15,371**	14,800	13,433
Europe	**47,241**	46,036	44,513
thereof female	**6,602**	6,297	5,485
North America	**29,786**	29,627	26,981
thereof female	**5,863**	5,645	5,179
Latin America[1]	**8,716**	10,610	10,718
thereof female	**1,105**	1,221	1,196
Asia	**13,421**	13,322	13,083
thereof female	**1,447**	1,377	1,319
Africa	**1,531**	1,215	1,160
thereof female	**272**	187	178
Australia/Oceania	**233**	237	237
thereof female	**81**	72	76
Temporary	**3,489**	**3,682**	**3,157**
thereof female	**340**	298	294
Europe	**1,041**	1,233	738
thereof female	**187**	117	97
North America	**74**	69	134
thereof female	**10**	11	34
Latin America	**39**	49	38
thereof female	**9**	9	4
Asia	**2,292**	2,178	2,176
thereof female	**118**	121	150
Africa	**31**	141	63
thereof female	**12**	37	7
Australia/Oceania	**12**	12	8
thereof female	**4**	3	2
Total*	**104,416**	**104,729**	**99,849**
thereof female	**15,711**	15,097	13,727
Full-time	**101,475**	**101,947**	**95,507**
thereof female	**14,325**	13,754	12,226
Part-time	**2,941**	**2,782**	**4,342**
thereof female	**1,386**	1,343	1,501

1 Excluding Mexico.

B.69

Employees by age groups[1]

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in %			
below 25 years	**7.8**	8.1	10.1
25 to below 35 years	**23.9**	24.0	22.9
35 to below 45 years	**26.5**	26.2	25.7
45 to below 55 years	**25.5**	25.7	25.7
55 years and older	**16.3**	16.0	15.6

1 In headcount.

Editorial note

GRI 2-3

The last Annual Report with the chapter Sustainability at Daimler Truck was published on March 10, 2023.

Contact person

Sustainability Reporting
Sustainability_dt@daimlertruck.com



Takeover-Relevant Information and Explanation

Report pursuant to Sections 315a and 289a of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch or HGB)

Composition of the subscribed capital
As of December 31, 2023, the subscribed capital of Daimler Truck Holding AG (in the following also referred to as the Company) amounted to €822,951,882. The share capital is divided into 822,951,882 no-par-value registered shares. Pursuant to Section 67 Subsection 2 Sentence 1 of the German Stock Corporation Act (Aktiengesetz or AktG), the rights and obligations arising from shares exclusively exist in relation to the Company for and against the persons and entities entered in the share register. With the exception of own shares held by the Company (treasury shares), from which the Company does not derive any rights, all shares confer equal rights to their holders. Each share grants its holder one vote and, with the exception of any new shares not entitled to dividends, an equal share in the profits in accordance with the dividend distribution approved by the Annual General Meeting. The rights and obligations arising from the shares are derived from applicable law, in particular Sections 12, 53a et seq., 118 et seq. and 186 of the German Stock Corporation Act (AktG). As of December 31, 2023, the Company held 17,668,525 treasury shares which have been acquired in the course of the Company's share buyback program beginning in August 2023.

Restrictions affecting voting rights or the transfer of shares
The Company is not entitled to any rights from treasury shares. In the cases set out in Section 136 of the German Stock Corporation Act (AktG), voting rights associated with such shares are excluded by law.

In the context of the separation of the commercial vehicle business from the Mercedes-Benz Group in the 2021 financial year, Mercedes-Benz Group AG (formerly Daimler AG), Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH (formerly Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH), and Daimler Truck Holding AG entered into a so-called deconsolidation agreement on August 6, 2021, as an annex to the spin-off and hive-down agreement, which took effect upon entry of the spin-off and hive-down in the commercial register of Mercedes-Benz Group AG as transferring legal entity on December 9, 2021. This is intended to ensure that a de-facto majority of Mercedes-Benz Group AG at the General Meeting of Daimler Truck Holding AG does not lead to a control relationship and a related full consolidation obligation of Daimler Truck Holding AG at Mercedes-Benz Group AG. To this end, the deconsolidation agreement provides, among other things, that Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH undertake not to exercise their voting rights in the election of two out of ten shareholder representatives to the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG at the General Meeting of Daimler Truck Holding AG.

Furthermore, the agreement provides that Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH shall not exercise their voting rights in the event of an early election or re-election of individual shareholder representatives or in the event of the election of substitute members, insofar as a resolution is adopted on the appointment or reappointment or replacement of a Supervisory Board member in whose original election they did not exercise their voting rights. This also applies to resolutions on the dismissal of Supervisory Board members, insofar as they did not exercise their voting rights in the election of the relevant Supervisory Board members on the basis of the deconsolidation agreement. With regard to the election of the eight shareholder representatives for which Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH are entitled to exercise their voting rights under the deconsolidation agreement, the latter provides that Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH shall submit corresponding proposals to the Supervisory Board of the Company in good time prior to the adoption of the resolution on its election proposals. The deconsolidation agreement entered into force upon the spin-off taking effect and has an initial term until the end of the fifth Annual General Meeting of Daimler Truck Holding AG following the Annual General Meeting of Daimler Truck Holding AG in 2022, and will be extended if it is not duly terminated by either party. Subject to any approvals under merger and investment control legislation, the agreement will come to an end in accordance with Section 158 Subsection 2 of the German Civil Code (Bürgerliches Gesetzbuch or BGB) (condition subsequent) if the (in)direct share ownership of Mercedes-Benz Group AG in Daimler Truck Holding AG should fall below 20.00% of the shares.

In the context of the Group separation agreement, which is also an annex to the spin-off and hive-down agreement, which was notarized on August 6, 2021, Mercedes-Benz Group AG committed not to sell any of the shares in Daimler Truck Holding AG directly or indirectly held by Mercedes-Benz Group AG at the time of consummation of the spin-off and hive-down agreement without the prior consent of the Daimler Truck Holding AG until the end of the day that falls 36 months after the

first day of trading of the shares in Daimler Truck Holding AG on the Frankfurt Stock Exchange (lock-up period). Disposals to affiliated companies within the meaning of Section 15 of the German Stock Corporation Act (AktG), or to Mercedes-Benz Pension Trust e.V. (formerly Daimler Pension Trust e.V.), as well as any measures that are not caused by any conduct (action, toleration or omission) of Mercedes-Benz Group AG are excluded from this obligation. If, in the opinion of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG, such a disposal is necessary in the sense of prudent and conscientious management (Section 93 Subsection 1 of the German Stock Corporation Act (AktG)), in consideration of the economic and strategic considerations applying at the relevant time Mercedes-Benz Group AG will, without the prior consent of Daimler Truck Holding AG, not be prevented by the Group separation agreement from disposing of the shares in Daimler Truck Holding AG subject to the lock-up period since the end of the day that falls twelve months after the first day of trading of the shares in Daimler Truck Holding AG on the Frankfurt Stock Exchange (i.e., December 11, 2022). Exceptions to this shall be disposals to a direct competitor of Daimler Truck Holding AG, which shall not be permitted within the lock-up period. Furthermore, Mercedes-Benz Group AG has stated with regard to the manner of disposal to be sought that, in the event of a disposal within the first six years after the first stock exchange trading day of the shares in Daimler Truck Holding AG, it will sell the relevant shares in Daimler Truck Holding AG primarily in such a way that the disposal results in an increase in the free float of Daimler Truck Holding AG, unless this form of disposal would not be compatible with the duties of care of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG (Section 93 Subsection 1 of the German Stock Corporation Act (AktG)).

Shares in Daimler Truck Holding AG, which employees of Daimler Truck AG and its German subsidiaries have acquired as part of the employee share program of Daimler Truck AG in accordance with Sections 71d Sentence 2, 71 Subsection 1 No. 2 of the German Stock Corporation Act (AktG), are subject to a lock-up until the end of the year following the year of acquisition.

In accordance with the plan conditions and the Stock Ownership Guidelines of the ongoing Performance Phantom Share-Plans (PPSP) and Virtual Share-based Equity Plans (VESP), members of the Board of Management are required to acquire Daimler Truck Holding AG shares until a defined target volume of shares in Daimler Truck Holding AG is reached and to hold the said shares for the duration of their employment at the Group. This obligation also applies to Executive Vice Presidents. For other eligible PPSP and VESP participants, this obligation is not applicable.

Shareholdings exceeding 10.00% of voting rights

As of December 31, 2023, Mercedes-Benz Group AG, with registered office in Stuttgart, Germany, directly held 23.44% of the voting rights in Daimler Truck Holding AG. In addition, Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, with registered office in Schönefeld, Germany, a wholly-owned subsidiary of Mercedes-Benz Group AG, held 6.57% of the voting rights in Daimler Truck Holding AG as of the reporting date. The proportion of voting rights of Mercedes-Benz Group AG directly and attributed via Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH as subsidiary amounted therefore to 30.01% of the voting rights.

In addition, voting rights from shares in Daimler Truck Holding AG which were transferred via Mercedes-Benz Pension Trust e.V. to an investment fund at the end of January 2022 to secure pension liabilities of Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz AG were attributed to Mercedes-Benz Group AG in accordance with Section 34 of the German Securities Trading Act (Wertpapierhandelsgesetz or WpHG). According to the information in the voting rights notification of Mercedes-Benz Group AG of January 28, 2022, this affected shares amounting to 4.99% of the share capital of Daimler Truck Holding AG. The total number of voting rights of Mercedes-Benz Group AG or attributed to Mercedes-Benz Group AG under the German Securities Trading Act (WpHG) as of December 31, 2023 amounted to a total of 35.00% of the voting rights.

Other direct or indirect holdings of the share capital of Daimler Truck Holding AG that reach or exceed 10.00% of the voting rights were not reported to the Company and are otherwise not known.

Legal requirements and provisions laid down in the Articles of Incorporation regarding the appointment and dismissal of members of the Board of Management and regarding amendments to the Articles of Incorporation

The appointment and dismissal of members of the Board of Management is based on Sections 84, 85 of the German Stock Corporation Act (AktG) and Section 31 of the German Co-Determination Act (Mitbestimmungsgesetz or MitbestG). Pursuant to Section 84 of the German Stock Corporation Act (AktG), the members of the Board of Management are appointed by the Supervisory Board for a maximum term of five years. According to Recommendation B.3 of the German Corporate Governance Code, the initial appointment of members of the Board of Management is to be for a maximum of three years. Already prior to the stock exchange listing of Daimler Truck Holding AG, Martin Daum was appointed as a member of the Board of Management of Daimler Truck Holding AG until February 28, 2025, Jochen Goetz until June 30, 2026, and Jürgen Hartwig until November 30, 2026, whereby Jochen Goetz has left his offices by passing away on August 5, 2023. This exception to the three year term is explained and justified in the Declaration of Compliance with German Corporate Governance Code. The appointment of the other members of the Board of Management who are still in office complied with the recommendation. Since December 10, 2021, the Rules of Procedure of the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG stipulate that the initial appointment of members of the Board of Management will henceforth be for a maximum of three years. A reappointment or extension of the term of office, in each case for a maximum of five years, is permissible.

Pursuant to Section 31 Subsection 2 of the German Co-Determination Act (MitbestG), the Supervisory Board appoints the members of the Board of Management by a majority comprising at least two thirds of the votes of its members. If an appointment is not made in this way, the Mediation Committee of the Supervisory Board will submit a proposal for the appointment to the Supervisory Board within one month of the vote in which the required majority was not achieved. In such case the Supervisory Board appoints the members of the Board of Management by a majority of the votes cast by its members. If an appointment is still not forthcoming, the Chairman of the Supervisory Board has two votes in a new vote. This procedure applies analogously to the revocation of the appointment of members of the Board of Management.

In accordance with Article 6 of the Articles of Incorporation, the Board of Management consists of at least two members. The number of members is determined by the Supervisory Board. The Supervisory Board can appoint a Chairperson of the Board of Management and a deputy

Chairperson of the Board of Management. If a required member of the Board of Management is absent, in urgent cases, the member will be appointed by the court at the request of one of the affected parties pursuant to Section 85 Subsection 1 of the German Stock Corporation Act (AktG). The Supervisory Board can revoke an appointment to the Board of Management and the appointment as Chairperson of the Board of Management in accordance with Section 84 Subsection 4 of the German Stock Corporation Act (AktG) if there is good cause to do so.

Pursuant to Section 179 Subsection 1 Sentence 1 of the German Stock Corporation Act (AktG), the Articles of Incorporation can only be amended by a resolution of the General Meeting. Unless binding provisions of the German Stock Corporation Act (AktG) or the Articles of Incorporation state otherwise, resolutions of the General Meeting are adopted by a simple majority of the votes cast in accordance with Section 133 of the German Stock Corporation Act (AktG) and Article 15 Paragraph 2 Sentence 1 of the Articles of Incorporation. Insofar as the German Stock Corporation Act (AktG) also requires a majority of the share capital represented when a resolution is adopted, a simple majority of the share capital represented will suffice in accordance with Article 15 Subsection 2 Sentence 2 of the Articles of Incorporation, insofar as this is legally permissible. Pursuant to Article 15 Paragraph 2 Sentence 3 of the Articles of Incorporation, the dismissal of a member of the Supervisory Board elected by the shareholders requires a majority of at least three quarters of the votes cast. Pursuant to Section 179 Subsection 2 of the German Stock Corporation Act (AktG), a change in the objects of the Company requires, in addition to a simple majority of votes, a majority of three quarters of the share capital represented; the Articles of Incorporation do not make use of the possibility of specifying a larger majority of the share capital for this purpose. Pursuant to Article 9 Paragraph 8 of the Articles of Incorporation, the Supervisory Board can decide on amendments to the Articles of Incorporation that only affect the wording. Pursuant to Section 181 Subsection 3 of the German Stock Corporation Act (AktG), amendments to the Articles of Incorporation take effect upon entry in the commercial register.

Authority of the Board of Management to issue or repurchase shares

By resolution of the extraordinary General Meeting of November 5, 2021, which took effect on December 9, 2021 upon implementation of the spin-off and hive-down agreement of August 6, 2021, the Board of Management was authorized, with the consent of the Supervisory Board, to acquire the Company's own shares (treasury shares) for any permissible purpose until October 31, 2026, up to a maximum of 10.00% of the share capital existing at the time the authorization takes effect or – if this value is lower – at the time the authorization is exercised, and to use them for any other legally permissible purpose in addition to selling them on the stock exchange or offering them to all shareholders in proportion to their shareholdings. The shares can be used, among other things, with the exclusion of shareholders' subscription rights and with the consent of the Supervisory Board, in the context of company mergers and company acquisitions or can be sold against cash payment to third parties at a price that is not significantly lower than the stock exchange price at the time of the sale. The acquired shares can also be used to fulfill obligations from issued convertible bonds and/or bonds with warrants and to be issued to employees of the Company and employees and board members of affiliated companies within the meaning of Sections 15 et seq. of the German Stock Corporation Act (AktG). The treasury shares can also be canceled.

During the term of the authorization, the total of treasury shares held by the Company used with the exclusion of shareholders' subscription rights cannot account for more than 10.00% of the share capital at the time the authorization takes effect or – if lower – at the time it is exercised. If, during the term of the authorization until it is exercised, use is made of other authorizations to issue or sell shares in the Company or to issue rights enabling or obliging subscription to shares in the Company and shareholders' subscription rights are excluded in this process, this is to be counted towards the aforementioned 10.00% limit.

The Board of Management was authorized, with the consent of the Supervisory Board, to acquire treasury shares up to a maximum of 5.00% of the share capital existing at the time this authorization takes effect, also with the use of derivatives (put and call options, forward purchases or a combination of these instruments), whereby the term of the derivatives cannot exceed 18 months and has to be chosen in such manner that the acquisition of the shares in exercise of the derivative does not occur after October 31, 2026.

On the basis of the aforementioned authorization and with approval of the Supervisory Board, the Board of Management resolved a share buyback program on July 10, 2023. On this basis treasury shares worth up to €2 billion (not including ancillary acquisition costs) are intended to be acquired on the stock exchange over a period of up to 24 months. The share buyback shall be carried out in two tranches. The purchased shares shall be cancelled, and the share capital reduced accordingly. From August 2, 2023 until December 31, 2023 17,668,525 shares with a value of €557 million were acquired. More information on the share buyback program can be found at www.daimlertruck.com/en/investors/share/share-buyback-program.

By resolution of the Extraordinary General Meeting of November 5, 2021, which also took effect on December 9, 2021, the Board of Management was authorized, with the consent of the Supervisory Board, to increase the share capital of Daimler Truck Holding AG on one or more occasions on or before October 31, 2026, in whole or in part, by up to a total of €329,180,752 by issuing new no-par-value registered shares in exchange for cash contributions and/or non-cash contributions and, with the consent of the Supervisory Board, to exclude shareholders' subscription rights under certain conditions and within defined limits (Approved Capital 2021). Under these defined conditions, subscription rights can be excluded, among other things, in the case of capital increases against non-cash contributions for the purpose of acquiring a company and in the case of cash capital increases if the issue price of the new shares is not significantly lower than the stock-market price of the shares already listed.

The sum of the shares issued against cash and/or non-cash contributions under this authorization with the exclusion of shareholders' subscription rights may not account for more than 10.00% of the share capital at the time when this authorization takes effect. This limit will include shares that (i) are issued or sold during the term of this authorization with the exclusion of subscription rights, and (ii) are issued or can or must be issued to service bonds with conversion or option rights or conversion or option obligations, provided that the bonds are issued after this authorization takes effect with the exclusion of shareholders' subscription rights.

The Approved Capital 2021 has not yet been utilized.

Material agreements subject to a change of control
The following material agreements exist which contain provisions in the event of a change of control at Daimler Truck Holding AG, such as may occur, among other things, as the result of a takeover bid:

– a non-utilized syndicated credit facility totaling €5.0 billion concluded in August 2021, and a non-utilized revolving facility of €1.0 billion concluded in September 2022. Both credit facilities each provide for a right of termination by the lenders in the event that (i) Daimler Truck Holding AG becomes a subsidiary of another company or (ii) Daimler Truck Holding AG is controlled by one or more persons, acting either individually or jointly. Subsidiary within the meaning of the named credit facilities is understood as, in each case in relation to a company, another company (i) that is directly or indirectly controlled by the first-mentioned company, (ii) in which more than 50.00% of the subscribed capital (or other equity) is held directly or indirectly by the first-mentioned company, or (iii) which is a subsidiary of another subsidiary of the first-mentioned company. Control within the meaning of the syndicated credit facilities is understood as, in each case, (i) the right to determine the affairs of a company, (ii) the right to control the composition of the Board of Management or similar boards, or (iii) the right to control the composition of the Supervisory Board (to the extent elected by the shareholders).

– a trademark and domain use agreement between Daimler Truck AG and Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG (formerly Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG), a wholly-owned subsidiary of Mercedes-Benz Group AG, which provides that in the event of the acquisition of control by one or more third parties over Daimler Truck AG, this agreement can be terminated. Termination would have the consequence, among other things, that the Mercedes-Benz brand transferred to Daimler Truck AG for perpetual use and other licensed rights could no longer be used after the expiry of the stipulated periods. Also in the case of the sale or spin-off of business units of Daimler Truck AG or parts thereof, the Mercedes-Benz brand and the licensed rights can only continue to be used by the sold or spun-off segment if a new license agreement is then concluded with Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG. Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG will in good faith offer this kind of license agreement to the sold or spun-off business unit if the latter ensures that the quality requirements agreed between Daimler Truck AG and Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG remain fulfilled and the reputation of the licensed rights continues to be safeguarded.

Other takeover-relevant information
There are no shares that confer special rights of control. Employees who hold shares in Daimler Truck Holding AG exercise their control rights in the same way as any other shareholder in accordance with the legal provisions and the provisions of the Articles of Incorporation. Furthermore, the Company has not entered into any compensation agreements with members of the Board of Management or employees in the event of a takeover bid.

Risk and Opportunity Report

The Daimler Truck Group is exposed to a great number of risks – risks associated with the business activities of Daimler Truck Holding AG and its subsidiaries and risks resulting from external influences. A risk is defined as the danger that events, developments or actions will prevent the Group or one of its segments from achieving its goals. This includes financial and non-financial risks. At the same time, it is important to identify opportunities in order to ensure and enhance the competitiveness of the Daimler Truck Group. An opportunity is defined as the possibility to take advantage of events, developments or actions to ensure successful achievement or to even exceed the planned goals of the Group or of a segment.

In order to identify, evaluate and actively manage entrepreneurial risks and opportunities at an early stage, effective management and control systems are used – these are pooled in a so-called risk and opportunity management system. Risks and opportunities are not offset.

B.70

Assessment of probability of occurrence / possible impact

Level	Probability of occurrence
Low	> 0% to 33%
Medium	> 33% to 66%
High	> 66% to 100%

Level	Possible impact
Low	> €0 to < €150 million
Medium	≥ €150 million to < €300 million
High	≥ €300 million

Risk and opportunity management system

The **risk management system** is intended to systematically and continuously identify, assess, control, monitor, and document risks that endanger the Company's continued existence and other significant risks to its success in order to support the achievement of corporate goals and to increase risk awareness throughout the Company. The risk and opportunity management system is embedded in the value-based management and planning system of the Daimler Truck Group and is an integral part of the entire planning, control and reporting process across the companies, segments and corporate functions.

The **opportunity management system** at the Daimler Truck Group is based on the risk management system. The aim of opportunity management is to identify potential opportunities in positive developments within business activities at an early stage and to make the most of them for the Company by taking appropriate measures. Seizing opportunities should result in planned goals being met or exceeded.

As part of the planning process, risks and opportunities are tracked with an observation horizon of up to seven years. The reporting of risks and opportunities in the combined management report generally covers one year. In this document, relevant risks and opportunities are taken into account that due to their scope have not already been considered in the reporting on the current situation or in the planning.

Risk assessment is based on the probability of occurrence and the possible impact, and risks are classified as "low", "medium", or "high." These levels are also the basis for assessing the probability of occurrence and the potential impact of opportunities. When assessing the extent of a risk or opportunity – unless otherwise reported – its impact is considered in relation to EBIT.

To quantify the risks and opportunities in the combined management report, the individual risks and opportunities are summarized for each category. The assessment of the dimensions "probability of occurrence" and "possible impact" is based on the classification shown in table ↗ **B.70** and takes place before planned measures.

In order to assess the Group's **risk-bearing capacity**, the potential effects of the risks on earning, are analyzed using a Monte Carlo simulation (confidence level: 99%). The aggregated risks are compared with the reported equity of the Daimler Truck Group as a risk cover.

Sustainability aspects are integrated into the Group-wide risk management process at Daimler Truck. These are conditions, events or developments relating to environment, social aspects or corporate governance (environmental, social and governance – ESG), the occurrence of which may actually or potentially affect the profitability, liquidity and capital resources, and financial position of the Daimler Truck Group and its reputation. ESG-related risks and opportunities that are very likely to have a serious negative impact on non-financial aspects in accordance with the CSR Directive Implementation Act (CSR-RUG), can be found in the respective categories of the risk and opportunity report according to their cause.

Risk management is based on the principle of completeness, which means that all identified risks enter the risk management process at the level of the individual units.

The scope of consolidation for risk and opportunity management corresponds to the scope of consolidation of the Consolidated Financial Statements and, if necessary, goes beyond it. Risks and opportunities of the segments and operating units, significant associated companies, joint ventures and joint operations as well as the corporate departments are included.

Furthermore, the employees responsible for risk management have the task of defining measures and, if necessary, initiating such measures to prevent, mitigate, or protect the Group against risks.

Opportunity management involves implementing measures with which opportunities can be seized, improved and (fully or partially) realized. The cost-effectiveness of a measure is assessed before it is implemented. The possible extent and the probability of occurrence of all risks and opportunities from the individual units as well as the respective measures that have been initiated are continuously monitored. Control takes place in the Company at segment level, based on individual risks and opportunities. Daimler Truck Holding AG, the parent company of the Daimler Truck Group, monitors implementation by the segments as part of its regulatory, legal and compliance functions.

The organizational embedding of risk and opportunity management is carried out by the risk management organization that has been established at the Group. The responsibility for operational risk management and for the risk management processes is borne by the segments, corporate functions, organizational units, and companies. They report on the concrete risks and opportunities at regular intervals to their superordinate units.

Unexpectedly occurring material risks must be reported immediately. The segments pass along this information to the corporate risk management unit, which presents it to the Board of Management and the Supervisory Board. The Group Risk Management Committee (GRMC) is responsible for ensuring continuous improvement and evaluating the appropriateness and effectiveness of the risk management system. The GRMC is composed of representatives from Accounting & Result Management, the Legal department, Compliance, Group Security and Investor Relations & M&A, as well as of the CFOs of the segments of the Daimler Truck Group. The GRMC is chaired by the member of the Board of Management of Daimler Truck Holding AG responsible for Finance & Controlling. The internal Corporate Audit department contributes key findings about the internal control and risk management system.

The **internal control system with regard to the accounting process** aims to ensure the correctness and effectiveness of accounting and financial reporting. It is designed in line with the internationally recognized framework for internal control systems of the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO Internal Control – Integrated Framework), is continually developed further, and is an integral part of the accounting and financial reporting processes in the relevant companies, organizational units, and corporate functions. The system includes principles and procedures as well as preventive and detective controls.

The effectiveness of the internal control system is systematically assessed with regard to the accounting process. The first step involves a risk analysis and a control definition with the aim of identifying significant risks for the accounting and financial reporting processes in the main companies, organizational units, and corporate functions. The controls required are then defined and documented in accordance with the Group-wide guidelines. In order to assess the effectiveness of the controls, random samples are tested at regular intervals. These form the basis for a self-assessment as to whether the controls are appropriate and effective. The results of this self-assessment are documented and reported in a Group-wide IT system, and identified control weaknesses are eliminated. The selected companies, organizational units, and corporate functions confirm the effectiveness of the internal control system with regard to the accounting process at the end of the annual cycle. The Board of Management and the Audit Committee of the Supervisory Board are regularly informed about potential significant control weaknesses and the effectiveness of the control mechanisms that have been set up. However, the internal control system for the accounting process cannot provide absolute certainty that material misstatements in the financial reporting will be avoided.

The Audit Committee of the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG is responsible for monitoring the internal control and risk management system. The internal Corporate Audit department checks whether the statutory framework conditions and internal policies for the control and risk management system of the Group are being observed. Where necessary, measures are initiated in cooperation with the respective management. The external auditor examines the early warning system for risks integrated in the risk management system and checks whether it is fundamentally able to detect risks threatening the continued existence of the Group at an early stage. He or she also reports to the Audit Committee and the Supervisory Board on any significant weaknesses found in the in the accounting-related internal control system and the early warning risk detection system.

The processes and systems for both the internal control system and the risk management system are monitored on an ongoing basis. We have introduced appropriate improvement measures to eliminate identified weaknesses and ensure the continuous improvement of processes and systems.

The overall assessment of appropriateness and effectiveness of the internal control system and the risk management system did not reveal any indications that these systems are inadequate or ineffective, taking into account the scope of the Company's business operations and risk position.[1]

Risks and opportunities

The following section describes risks and opportunities that could have a significant impact on the profitability, liquidity and capital resources, and financial position of the Daimler Truck Group. The reporting on risks and opportunities generally takes place in relation to the individual segments. If no segment is explicitly mentioned, the risks and opportunities described apply to all segments.

When assessing risks and opportunities, we generally consider both gross and net values. The gross opportunities and risks are presented below.

In addition to the risks and opportunities described below, other risks that are not yet known to the Group or have been classified as insignificant may affect the Daimler Truck Group's profitability, liquidity and capital resources, and financial position in the future.

1 The content of this section was not subject to an audit of its contents in the context of the statutory external audit of our combined management report.

Industry and business risks and opportunities

The following section describes the industry and business risks and opportunities for the Daimler Truck Group. A quantification of these risks and opportunities is shown in table ↗ B.71

Economic risks and opportunities
Economic risks and opportunities constitute the framework for the risks and opportunities listed in the following categories and are used as premises in the quantification of these risks and opportunities. The overall economic framework has a significant influence on vehicle sales markets and thus on the Group's success. As a consequence, adverse economic developments, either globally or in the markets in which the Group operates, may result in substantially diminished demand for the Group's products. In addition, demand in the commercial vehicle industry is cyclical, which means that periods of investment in commercial vehicles are generally followed by slower periods in which demand levels decline. The length, timing and intensity of specific demand cycles, which may affect individual market segments, customer groups and regions in which the Group operates, are subject to uncertainty. Cyclical or variable demand patterns may result in a prolonged or unexpected decline in demand for the Group's products and services.

The economic development in 2023 is described in chapter Economic Conditions and Business Development of the combined management report. Growth assumptions and forecasts for the overall development in 2024 are discussed in chapter Outlook of the combined management report.

Despite the impact of the **Russia-Ukraine war** on the real economy weakening in 2023 compared to 2022, the further development and potential further escalation of the Russia-Ukraine war or, in the worst case, its expansion to other countries, continues to pose a major risk. The most significant risks as a consequence of the Russia-Ukraine war are described in the section "Risks and opportunities related to legal and political framework conditions".

At the country level, especially **emerging economies** (e.g., Turkey) with high foreign debt and high current account deficits could come under pressure, resulting in significant currency devaluations. Financial market turbulence and even currency crises would be possible consequences and could put a massive strain on the business activity in the affected economies, which would have a negative effect on the Group's sales prospects.

The unresolved trade conflict between the USA and China, which has been going on for several years now, continues to pose a significant risk to the further **development of global trade**. More and more areas are now affected by the conflict, and there is a threat of increasing technological and economic decoupling of the two countries.

In addition to the existing protectionist measures such as specific market access barriers, sanctions or industrial policy demands for higher local value added, there is also the risk of exacerbation or abrupt interventions with effects on the procurement of required commodities and materials for production and sales. Together with the aforementioned risks, the resulting impact on the **supply chains** and ultimately the effects on general pricing for raw materials, upstream products and finished products, this may lead to higher costs at Daimler Truck and have a negative impact on economic development and sales opportunities. In return, unforeseen trade easing could generate positive impulses and lead to more trade and higher growth. In this case, the Daimler Truck Group could also benefit.

The **European market** is of great importance for the Daimler Truck Group. Accordingly, changes in investment and consumer behavior will affect the development of unit sales. Inflation continues to be above the ECB target level, which may complicate or slow down an easing of the restrictive monetary policy. Furthermore, the growth of the economy in the European Union slowed down considerably in 2023 and is expected to continue to be weak in 2024. In the European Union (EU), the risk of political conflict is increased due to the Russia-Ukraine war. The risks triggered by the Russia-Ukraine war are described in the section "Risks and opportunities related to legal and political framework conditions" below.

In the **USA**, the economy developed better than expected during 2023. However, inflation continues to be high, although it is expected to decrease during 2024. Since the Daimler Truck Group generates a substantial proportion of its revenue in the USA, further developments in the US economy may significantly impact the Group. Furthermore, stronger economic growth in the USA would have spillover effects on the rest of the world. However, increasing domestic political tensions in the USA could unsettle consumers and investors and dampen economic growth accordingly.

B.71

Industry and business risks/opportunities

Risk category	Probability of occurrence	Impact	Opportunity category	Probability of occurrence	Impact
General market risks	Low	High	General market opportunities	Medium	High
Risks relating to the legal and political framework	Low	High	Opportunities relating to the legal and political framework	–	–
Risks from the procurement market	Low	High	Opportunities from the procurement market	Low	High

General market risks and opportunities

The risks and opportunities for economic development in the vehicle markets are significantly influenced by the global economic situation described above. The assessment of market risks and opportunities is linked to assumptions and forecasts about the overall market development in the regions in which the Daimler Truck Group is active. The possibility of markets developing better or worse than assumed or of market conditions changing is present for all segments of the Daimler Truck Group.

Potential **risks for the development of sales** are simulated in risk scenarios. A lack of market acceptance of certain vehicle models in individual regions can have a negative impact on profitability. Declining vehicle sales may also result from the sometimes-unstable macroeconomic environment and arise in the context of political or economic uncertainty. This applies in particular to the traditional cyclical construction and logistics industry and the corresponding influence on Daimler Truck unit sales. Moreover, there is the risk that high demand cannot be met in a timely manner due to supply chain constraints. The developments of markets, unit sales and inventory are continually monitored and analyzed by the segments. Where necessary, specific marketing and sales programs are implemented.

Volatilities with regard to market developments can also lead to the overall market or regional framework conditions for the commercial vehicle industry developing better than assumed in the internal forecasts and premises, resulting in business opportunities in the market. Opportunities may also arise from an improvement in the competitive situation or a positive development of demand. Realization of the opportunities is supported by sales and marketing campaigns.

Due to the at times difficult financial situation of some **dealerships and vehicle importers**, support from the Daimler Truck Group may become necessary to ensure business partners stay afloat. The financial situation of strategically relevant dealerships and vehicle importers is continuously monitored. The loss of important dealerships and vehicle importers can lead to customer dissatisfaction and a decline in unit sales. Meeting costs where contracts are canceled and having to process outstanding customer contracts where dealerships go out of business may become necessary and have a negative impact on profitability.

The launch of new products by competitors, a more aggressive pricing policy and more difficult net pricing in the sales and aftersales business can lead to increasing **competitive and price pressure** in the vehicle segments and have a negative impact on profitability. Competitors are continually monitored in order to identify these risks at an early stage. Depending on the situation, product-specific and possibly regionally differing measures are taken to support markets with weaker sales. In addition, the Daimler Truck Group has introduced various sales-promotional programs that include financial incentives for customers.

When purchasing vehicles from the Daimler Truck Group, customers are offered a wide range of **financing and leasing options**. The resulting risks for the Financial Services segment lie primarily in a deterioration of the creditworthiness of borrowers, i.e., receivables may become fully or partially irrecoverable due to the insolvency of customers (counterparty or credit risk). The Daimler Truck Group counters credit risks with credit checks based on standardized scoring and rating procedures, the collateralization of receivables and an effective risk management system with a strong focus on monitoring both internal and macroeconomic early warning indicators.

In connection with lease agreements, risks arise if the resale value of a leased vehicle at the end of the agreed term differs from the residual value originally calculated and forecast at the time the contract was signed and the leasing rate was agreed upon. There are risks linked to negative developments in the used vehicle markets and associated with **vehicles' residual values**. In order to counteract these risks, residual value management processes have been established. Depending on the region and the current market situation, the measures taken generally include continuous market monitoring and, where necessary, pricing strategies or sales-promoting measures to regulate vehicle stocks. The quality of market forecasts is verified by regular comparisons of internal and external sources, and residual values are adjusted as necessary and further developed with regard to methods, processes and systems.

The **Daimler Truck Group's service business** (including both aftersales services and financial services) is a key contributor to the Daimler Truck Group's success and competitiveness, but may not generate the revenues and profitability that the Daimler Truck Group expects for a number of reasons, including: Declines in unit sales of new vehicles; changes in economic conditions encouraging customers to become more price-conscious and less willing to commit to long-term service contracts; a large proportion of customers deciding to move their aftersales maintenance needs in-house or to other providers; changes in customer preferences for connectivity and other digital services, including offerings from third-party software and hardware developers; or competitive pressure forcing the Daimler Truck Group to reduce the prices it charges for aftersales services and/or parts, thereby reducing the Group's margins and profitability.

Risks and opportunities related to legal and political framework conditions

Around the world, the commercial vehicle industry is subject to far-reaching statutory requirements. Legal and political framework conditions have a considerable influence on the future business success of the Daimler Truck Group. Regulations concerning vehicles emissions, fuel consumption, safety and certification, as well as customs procedures, play an important role.

Many countries and regions have already implemented stricter **regulations to reduce the emissions and fuel consumption** of vehicles or are currently in the process of introducing such legal requirements. They address, for instance, the environmental compatibility of vehicles, including limits on noise emissions, as well as pollutants from the emissions caused by production facilities. Failure to comply with the relevant regulations in the individual regions may result in considerable penalties and reputational risks and can even lead to vehicles no longer being street legal in the affected markets.

The regulations described for reducing vehicle emissions and fuel consumption are also fraught with risks for Daimler Truck, as the strict legal requirements will be difficult to meet in some countries. This primarily affects the markets of the USA, Europe, Japan and, increasingly in the future, China. The ambitious targets, especially in Europe, cannot be achieved with conventional technology alone. The Daimler Truck Group must therefore use the latest technology in order to meet these requirements. The EU fleet targets for 2025 and 2030 already require significant reductions in CO_2-emissions that can only be achieved using battery-electric or fuel-cell based drive systems and with higher costs.

Phases of political uncertainty may generally have negative effects on consumption and investment decisions by households and companies and consequently have a negative impact on the economic development and sales opportunities of the Daimler Truck Group.

Far-reaching risks may continue to arise from the **Russia-Ukraine war**. The war could have a negative impact on the development of unit sales, production processes, and procurement and logistics, for example through interruptions in supply chains or energy supply, or shortages of commodities, parts and components, in each case triggered by the war itself or by the comprehensive sanctions imposed on Russia by various members of the international community. The war in Ukraine could escalate further and, in the worst case, spread to other countries. Such an expansion would pose a significant risk to Daimler Truck's market environment.

The potential interruptions of supply chains and shortages of commodities, parts or components may result in further increases in energy and commodity prices and the prices of parts and components, which could result in higher costs. Furthermore, as a result of higher inflation, the Group's cost base in general might be negatively affected. In addition, rising refinancing costs in the capital markets may lead to negative effects on Financial Services.

Furthermore, the position of the Daimler Truck Group in key foreign markets could be affected by the conclusion or amendment of **free trade agreements**. If free trade agreements are concluded without the participation of countries with Daimler Truck Group production sites, the Group could face a competitive disadvantage compared with competitors who produce in the countries that are part of the free trade agreement. In addition, if the content of the free trade agreements currently used by the Daimler Truck Group is made significantly stricter or the conditions of future free trade agreements are more restrictive, this could also significantly impair the competitive position of the Daimler Truck Group, as the Group would no longer or only partially benefit from those free trade agreements. At the same time, however, the conclusion of new free trade agreements could also create opportunities for the Daimler Truck Group vis-à-vis competitors, provided that the competitors do not produce in the countries concerned, but the Daimler Truck Group does.

There is a risk that individual countries will increasingly resort to **interventionist and protectionist measures** in an attempt to protect or improve their competitiveness on the world market. The vehicle industry, including the commercial vehicle industry, is often seen as a key sector for generating domestic investments and increasing local value added along the entire value chain. This can lead to increased costs if production facilities have to be set up or expanded or local purchasing has to be increased. Cutting technological and economic links between major markets can also have an impact on earnings if research and development have to be conducted locally or value chains have to be adjusted because certain technologies cannot legally be used in the end products. Furthermore, attempts are being made to limit imports through market access barriers such as by making certification processes more difficult, **delaying certifications**, and imposing complex **customs procedures** as well as **tariffs**.

In addition, **traffic policy restrictions** to combat traffic jams, noise and emissions are becoming increasingly important in cities and metropolitan areas around the world. Although they can dampen the sales development of conventional vehicles, they can also create demand for vehicles with alternative drive systems.

Daimler Truck continuously monitors the development of the legal and political framework conditions and tries to anticipate foreseeable requirements and long-term objectives at an early stage in the process of product development. Compared to the prior year, the legal and political framework risks increased, reflecting the current geopolitical risk landscape and the possible spillover effects of different events around the global on the Daimler Truck Group. However, the probability of occurrence of the new risks which were identified is low, explaining the decrease of the overall probability of occurrence for this category from medium to low compared to the prior year.

Procurement market risks and opportunities

For the Industrial Business, risks and opportunities on the procurement side are mainly due to fluctuations in raw material and energy prices. Financial bottlenecks at suppliers, capacity restrictions due to supplier failure or exits, limited scope for negotiating prices of supplied parts, and the over- or underutilization of production capacities at suppliers can also lead to reduced earnings.

The Industrial Business of the Daimler Truck Group requires certain raw materials, parts and components for the construction of vehicle parts and vehicles. These include steel, copper, aluminum, precious metals, rubber, plastics, particularly within parts and components containing these and other raw materials. The cost of such raw materials, parts and components represents a significant portion of the Daimler Truck Group's total costs. The Daimler Truck Group procures raw materials, parts and components from several suppliers. However, for the majority of parts, the Daimler Truck Group relies on a specific supplier for each individual part (also referred to as "single sourcing"). In these cases, the Daimler Truck Group faces the risk of production downtime and inventory backlogs if one or more suppliers are unable or unwilling to fulfill delivery obligations, for example due to supply shortages, labor strikes, capacity allocation to other customers, or financial distress of the supplier.

The prices of commodities, parts and components are susceptible to significant and at times sharp fluctuations, including as a result of global or regional supply/demand dynamics in the commodities markets and end markets, production capacity and constraints on the part of suppliers, transportation costs and issues, energy prices, infrastructure failures, government regulations and tariffs, geopolitical events, changes in currency exchange rates, price controls, the economic climate including inflationary pressure, and other unforeseen circumstances.

In general, the ability to pass on increases in raw material, parts and component prices in the form of higher prices for manufactured vehicles is limited because of strong competitive pressure on the international commercial vehicles markets. Rising prices for raw materials may therefore have a negative impact on the profit margins of the vehicles sold and thus lead to a decline in profitability for the respective segment.

For some suppliers, the financial situation remains tense due to the market environment. The resulting possible production downtimes at suppliers may cause supply chain disruptions in the vehicle divisions of the Daimler Truck Group and prevent vehicles from being completed and delivered to customers on time. In order to counteract such disruptions in the supply chains, support measures may be necessary to ensure production and sales by suppliers. Supplier risk management

aims to identify potential **financial bottlenecks for suppliers** at an early stage and to initiate suitable countermeasures. Taking into account the warning signals recorded and the internal classification, this involves regular reporting of key performance indicators to the Daimler Truck Group and, where necessary, support measures for the suppliers can be determined.

Finally, rapidly rising demand for certain new technologies, such as electrified powertrains, could require significant changes to the Daimler Truck Group's supply chain and result in higher product costs and supply bottlenecks. An increasing shift to e-mobility and digitalization throughout the industry has resulted and is expected to continue to result in long-term increases in demand for battery cells, semiconductors and certain critical materials, such as lithium, necessary to manufacture them. Due to the limited pool of suppliers, price increases and constraints in the supply of these materials have occurred and may continue to occur, which would limit the Daimler Truck Group's ability to meet demand for its current generation of vehicles (including its vehicles with conventional combustion engine) or commercialize its new zero-emission vehicles (ZEV) profitably (or at all).

Company-specific risks and opportunities

The following section covers Company-specific risks and opportunities of the Daimler Truck Group. A quantification of these risks and opportunities is shown in table ↗ B.72.

Production and technology risks and opportunities
Technical developments and innovations are of key importance for the safe and sustainable mobility of the future. Through the design of the product range, technical innovations are integrated into the strategic product planning of the vehicle segments. Technology risks can arise especially as a result of increasing technical complexity, the continually growing range of requirements that need to be met regarding emissions, fuel consumption and safety and the need to meet and constantly raise the quality standards of the Daimler Truck Group. These risks are prevalent in the automotive business, particularly with regard to launching and manufacturing products. In the context of the already ongoing transformation to zero-emission vehicles and the approach pursued by Daimler Truck, which focuses on the development, production and sales of battery-electric and hydrogen-based drive systems, this would result in high risks and also opportunities in relation to production, operation and warranties. Daimler Truck Group's future success depends on its ability to correctly assess and respond to the ZEV transformation with innovative, commercially attractive products and services that are able to compete in the market. Other decisive factors for successful conversion to ZEV's are customer acceptance, continued governmental support, sufficient publicly available charging infrastructure and hydrogen or energy at competitive prices, all of which are subject to uncertainty and to a large extent outside of Daimler Truck's control.

When a product is launched in the vehicle segments, the required components and equipment have to be available. In order to avoid restrictions in this context, the associated processes are continuously evaluated and improved. In order to secure and improve the long-term future viability of production facilities in the vehicle segments, modernization as well as expansion, development and restructuring activities are carried out as required. The **implementation of modernization measures and the launch of new products** are usually associated with high investments. This can also lead to inefficiencies in the production process and, as a result, to a temporary reduction in production volumes.

In principle, there is a risk of internal bottlenecks due to low equipment availability or failures of **production plants or factories**, which would result in costs being incurred. A prolonged disruption at a manufacturing facility could result in production downtimes or temporary operation at reduced capacity preventing the Daimler Truck Group from completing production orders in a timely manner. Loss of business volume, reduced productivity or profitability at a particular production site and significant repair costs that are not covered by the Daimler Truck Group's insurance coverage. Production facilities are continuously maintained and modernized. As a precaution, spare parts are kept on hand for potentially affected systems, and spare machines are procured as necessary.

Capacity restrictions on the availability of batteries for certain vehicle models, as well as interruptions in the supply chain can lead to bottlenecks. Compared to the prior year, production and technology risks decreased from high to medium, mainly due to the stabilization of the global supply chains. This is also reflected in the production and technology chances. In the prior year the estimated impact was medium. As of year end 2023, there are no significant production and technology opportunities.

New technical requirements may also lead to restrictions on the sale of vehicles that have already been produced. Restrictions on certain equipment features in new vehicle models and the lack of availability of vehicle parts at the right time could also mean that the vehicles cannot be handed over to customers as planned. In order to avoid such **bottleneck situations**, it is important that capacity bottlenecks can be compensated for by forward-looking planning. In addition, as part of the management of the entire value chain, supply routes as well as the availability and quality of products are continuously monitored. As a risk prevention measure, a supplier management system is in place to ensure the quantity and quality of the components required to manufacture the vehicles. Lack of availability and quality problems with certain vehicle parts can lead to production downtimes and higher costs.

The Daimler Truck Group is subject to risks relating to deviation from planning in connection with large projects, including the development and launch of new vehicle generations, vehicles or powertrains. This may especially be the case when capital-intensive projects, such as factory buildouts or capacity expansions, e.g., the introduction of a new production line, are required. These risks may result from a number of factors, including inaccurate assumptions with respect to planning and implementation costs, unexpected technical challenges, weaknesses in project design and management, and poor performance of third-party suppliers and business partners. These factors could result in significant cost overruns, delays in new product launches, delivery delays, quality issues and damage to customer relationships.

Warranty and goodwill cases could arise in the Daimler Truck Group if the quality of products does not meet the requirements, regulations are not fully complied with, or support in the event of problems and

B.72
Company-specific risks / opportunities

Risk category	Probability of occurrence	Impact	Opportunity category	Probability of occurrence	Impact
Production and technology risks	Low	Medium	Production and technology opportunities	–	–
Information technology risks	Low	Medium	Information technology opportunities	–	–
Personnel risks	Medium	High	Personnel opportunities	–	–
Risks related to associated companies and joint ventures	Low	Low	Opportunities related to associated companies and joint ventures	Medium	High

product care cannot be provided in the required form. Such warranty and goodwill cases as well as quality problems both with components in vehicles and in connection with technical innovations on vehicles that require adjustments can lead to financial burdens. Possible claims in connection with such risks are examined and, if necessary, appropriate measures are initiated for the affected products.

Information technology risks and opportunities

The systematically pursued digitalization strategy opens up new opportunities for Daimler Truck and allows it to enhance customer benefits and the value of the Company. Nevertheless, the high penetration level of information technology (IT) in all business areas also harbors risks for business and production processes as well as for their services and products.

The ever-growing threat posed by **cybercrime** and the spread of aggressive malicious code give rise to risks that can affect the availability, integrity and confidentiality of information and IT-supported operating resources. Despite extensive precautions, in the worst-case scenario, this can lead to a temporary interruption of IT-supported business processes with severe negative effects on the Group's earnings. In addition, the loss or misuse of sensitive data may under certain circumstances lead to a loss of reputation. In particular, applicable regulatory requirements such as the EU General Data Protection Directive (EU-GDPR) may, among other things, give rise to claims by third parties and result in costly regulatory requirements and penalties with an impact on earnings.

For the globally active Daimler Truck Group and its comprehensive business and production processes, it is of vital importance that information is available, up-to-date, complete and correct and that it can be exchanged as needed. The Group's internal IT security framework is based on international standards and uses industrial standards and good practice as part of its protective measures. New regulatory requirements for cyber security and cyber security management systems are taken into account in the further development of our processes and policies.

When managing the increasing supply chain risks posed by ransomware threats, Daimler Truck prioritizes comprehensive cyber protection strategies and measures to secure its collaboration with third parties.

Appropriately secure IT systems and a reliable IT infrastructure must be used to protect information. Cyber threats must be identified over the entire lifecycle of applications and IT systems, and dealt with in line with their criticality. Particular attention is paid to risks that could, at worst, result in an interruption of business processes due to IT system failures and/or the loss and corruption of data. The advancing digitalization and connectivity of production equipment is supplemented by coordinated technical and organizational security measures.

Due to growing demands concerning the confidentiality, integrity and availability of data, Daimler Truck has implemented a wide range of preventive and corrective measures in order to minimize the associated risks and limit possible damage. For example, the Group reduces potential interruptions of operating processes in data centers by means of mirrored data sets, decentralized data storage, outsourced data backups and IT systems designed for high availability. Emergency plans are developed and employees are trained and regularly sensitized in order to maintain operating capability. Specific threats are analyzed, and countermeasures are coordinated at a globally active Cyber Security Operation Center (CSOC). The protection of products and services against the danger of falling prey to hacker attacks and cybercrime is under constant development.

Personnel risks and opportunities

The Daimler Truck Group strives for good **relationships with its employees, their trade unions as well as employee representative bodies and stakeholders.** A number of collective agreements apply, some of which impose obligations and restrictions on the Daimler Truck Group in connection with reorganizations, restructurings or similar corporate actions and which it may not be able to extend, renew or replace in a favorable or timely manner or at all. Any deterioration of the relationships with trade unions, works councils and other employee representative bodies could adversely impact the Daimler Truck Group's business operations. The Group could face strikes or other types of conflicts with trade unions, works councils or its employees in the future. Any such strikes, conflicts, work stoppages or other industrial actions may disrupt the Group's production and sales activities, damage its reputation and adversely affect its customer relations. Due mainly to the risks associated with the upcoming union negotiations in North America, personnel risks developed from low to high compared to the prior year,

Competition for highly qualified employees and managers continues to be very fierce in the industry and the regions in which Daimler Truck operates. The future success of the Daimler Truck Group also depends on the extent to which it succeeds in recruiting, integrating and permanently retaining specialist staff. The established human resources instruments take such personnel risks into consideration. A particular focus of human resources management is the targeted personnel development and further training of the Company's workforce. In order to remain successful as a company, we continuously develop the way we work together and optimize our management culture.

Demographic developments make it essential for the Group to deal with changes caused by a changing workforce and to secure a skilled new generation of specialists and future executives. Generation management addresses this by implementing measures that do justice to the scope of the issue. We counter economic, market and competitive fluctuations with the established time and flexibility instruments, enabling reactions that are suitable for the respective situation.

Efficiency improvements and cost savings are crucial for the Group to maintain its competitiveness and improve its profitability. Daimler Truck is in the midst of implementing a number of operational performance and cost-saving initiatives to address fixed and variable costs affecting profitability. These operational performance and cost-saving measures, or components thereof, may not deliver the intended benefits within the time the Group targets. This may result in implementation costs in excess of those originally budgeted by the Group and the actual results of the initiatives may differ from the targets. If the targeted operational performance and cost-saving measures are not fully realized or achieved within the intended time, this could have an adverse effect on the Group's profit margins.

Risks and opportunities related to associated companies and joint ventures

Cooperation with partners in associated companies and joint ventures is of vital importance for Daimler Truck, in the transformation towards both zero-emission mobility and comprehensive digitalization. Particularly in the case of new technologies, associated companies can help boost synergy effects and improve cost structures in order to successfully face the competition in the commercial vehicle industry.

The Daimler Truck Group generally participates in the risks and opportunities of associated companies and joint ventures in line with its equity interest. It is also subject to share-price risks and opportunities if those companies are listed on the stock exchange.

The remeasurement of an interest in an associated company can result in risks and opportunities related to the investment's carrying amount for the segment to which the associated company belongs. Risks can also arise from ongoing business activities, especially through the integration of employees, technologies and products. The Group's business and legal interests may not always be aligned with those of its associated companies and joint ventures and any of the Group's current or future associated companies or joint ventures may fail to be successful, achieve their planned objectives and meet their targeted timelines. In addition, further financial obligations or additional financing requirements could arise. Associated companies are subject to a monitoring process so that, if necessary, decisions can be promptly made on whether or not measures should be taken to support or secure profitability. The recoverable amounts of investments in associated companies are also regularly monitored.

Financial risks and opportunities

The following section deals with the financial risks and opportunities of the Daimler Truck Group.

Risks and opportunities can have a negative or positive effect on the Group's profitability, liquidity and capital resources, and financial position. The probability of occurrence and impact of these risks and opportunities are listed in table ↗ B.73.

In principle, the Group's operating and financial risk exposures, on which the financial risks and opportunities are based can be divided into symmetrical and asymmetrical risk and opportunity profiles. With the symmetrical risk and opportunity profiles (e.g., currency exposures), risks and opportunities are equally present, while with the asymmetrical profiles (e.g., credit and country exposures), the risks outweigh the opportunities.

Daimler Truck is fundamentally exposed to risks and opportunities arising from changes in market prices such as exchange rates, interest rates and commodity prices. Changes in market prices can have a negative or positive effect on the Group's profitability, financial and asset position.

Daimler Truck systematically controls and monitors market price risks and opportunities, primarily as part of its business operations and financing activities and applies derivative financial instruments for hedging purposes where necessary, thus limiting both market price risks and opportunities.

The Group is also exposed to credit, country and liquidity risks, and risks from changes in credit ratings. As part of the risk management process, Daimler Truck regularly assesses these risks by considering changes in key economic indicators and market information. Plan assets to cover pension and health care benefits (market-sensitive investments, including equity and interest-bearing securities) are not included in the following analysis.

Exchange rate risks and opportunities

The Group's global orientation means that its business operations and financial transactions are linked to risks and opportunities related to fluctuations in exchange rates.

This applies in particular to fluctuations in the US dollar, the British pound, the Australian dollar, the Japanese yen and other currencies, against the euro. An exchange rate risk or opportunity arises in business operations primarily when revenue is generated in a different currency from that of the related costs ("transaction risk").

While production costs are incurred primarily in US dollars, euros and yen, a portion of revenue is generated in other currencies. Daimler Truck is exposed to this type of transaction risk, but only to a lesser extent thanks to its global production network. Regularly updated currency risk exposures are successively hedged with suitable financial instruments (predominantly currency forwards) in accordance with exchange rate expectations, which are continually reviewed, limiting both risks and opportunities. Any overcollateralization caused by changes in exposure is generally resolved promptly using appropriate measures. There are also exchange rate risks and opportunities related to the translation of the net assets, income and expenses of companies of the Group outside the eurozone ("translation risk"), against which the Group generally does not hedge.

Interest rate risks and opportunities

Changes in interest rates can create risks and opportunities for both business operations and financial transactions. Daimler Truck employs a variety of interest rate-sensitive financial instruments to meet the liquidity requirements of its business operations on a day-to-day basis. Most of these financial instruments are linked to the financial services business of Financial Services. Interest rate risks and opportunities arise when fixed interest periods between the assets and liabilities side of the balance sheet are incongruent. By means of refinancing coordinated with the terms of the financing agreements, the risk of maturity mismatch is minimized from both an interest-rate and a liquidity point of view. Remaining interest rate risks are managed through the use of derivative financial instruments. Measures for raising capital for the industrial and financial services businesses are

coordinated centrally at Group level. Derivative interest rate instruments, such as interest rate swaps, are used to achieve the desired fixed interest rates and asset/liability structures ("asset and liability management").

Commodity price risks and opportunities
As described in the section on procurement market risks and opportunities, Daimler Truck is exposed to risks from changes in commodity prices. A small proportion of the commodity price risks, primarily from the planned purchase of certain metals, can be reduced through the use of derivative financial instruments.

Credit risks
Credit risk describes the risk of a financial loss resulting from a counterparty failing to meet its contractual payment obligations. Credit risk encompasses both the direct risk of default and the risk of a deterioration of creditworthiness as well as concentration risks.

The Group is subject to credit risks, which result primarily from the financial services business and the operations of the vehicle business. The risks from leasing and sales financing are addressed in the section on general market risks and opportunities.

Credit risks also arise from the Group's liquidity investments. Should payment defaults occur, this would adversely affect the Group's profitability, liquidity and capital resources, and financial position. The limit methodology for liquid investments with financial institutions has been continuously refined over the past few years. When making investment decisions, we prioritize the issuer's creditworthiness, as well as balanced risk diversification. The majority of liquid assets are held in investments with an external investment grade or better rating.

Country risks
Country risk describes the risk of a financial loss resulting from changes in political, economic, legal or social conditions in the respective country, for example due to sovereign measures such as expropriation or a ban on currency transfers. Daimler Truck is subject to country risks, which primarily result from cross-border financing or collateralization for Group companies or customers, from investments in subsidiaries or joint ventures, and from cross-border trade receivables.

B.73

Financial risks and opportunities

Risk category	Probability of occurrence	Impact	Opportunity category	Probability of occurrence	Impact
Exchange rate risks	Low	Medium	Exchange rate opportunities	Low	Medium
Interest rate risks[1]	Low	Low	Interest rate opportunities[1]	Low	Low
Commodity price risks	Low	High	Commodity price opportunities	Low	High
Credit risks	Low	Low	Credit opportunities	–	–
Country risks	Low	Low	Country opportunities	–	–
Risks related to changes in credit ratings[1]	Low	Low	Opportunities related to changes in credit ratings[1]	Low	Low
Risks related to pension plans[1]	Low	Low	Opportunities related to pension plans[1]	Low	Low

1 The estimated impact of the risk/opportunity is not EBIT relevant.

Further information on country risks in the context of the disclosure of events after the reporting period can be found in Note 41. Events after the reporting period of the Notes to the Consolidated Financial Statements. In addition, country risks also arise from cross-border investments in financial institutions. The Group addresses these risks by setting country limits (e.g., for hard currency portfolios of Financial Services companies). The Group also has an internal rating system, in which all countries in which Daimler Truck operates are divided into risk classes.

Risks and opportunities from changes to credit ratings
Risks and opportunities exist in possible downgrades or upgrades to credit ratings assigned by the rating agencies to Daimler Truck Holding AG (and thus to the Group's creditworthiness) or to bonds issued or guaranteed by members of the Daimler Truck Group. Downgrades may adversely affect the Group's financing if they increase the cost of borrowing or limit the Group's financing options. In addition, downgrades may discourage investors from investing in Daimler Truck Holding AG.

Risks and opportunities relating to pension plans
Daimler Truck has defined benefit pension commitments and, to a small extent, additional obligations for healthcare benefits, which are largely covered by plan assets. The balance of pension obligations and plan assets constitutes the carrying amount or funded status for these employee benefit plans. The measurement of pension obligations and the calculation of net pension expense are based on assumptions. Even small changes in those assumptions, e.g. a change in the discount rate, have a negative or positive effect on the funded status and Group equity for the current financial year and, if they occur, lead to a change in the period-related net pension expense in the following financial year. The fair value of plan assets is largely determined by developments on the capital markets. Unfavorable or favorable developments, especially in shares and marketable debt securities, reduce or increase the carrying amount of plan assets. A change in the composition of plan assets can also have a positive or negative impact on their fair value. The broad diversification of investments, the selection of asset managers based on quantitative and qualitative analyses and the ongoing monitoring of returns and risk contribute to reducing the investment risk. The structure of pension obligations is taken into account when determining the investment strategy for plan assets in order to reduce fluctuations in the funded status.

Further information on the pension plans and their risks can be found in Note 24. Provisions for other risks of the Notes to the Consolidated Financial Statements. Additional information on financial risks, risk-limiting measures and the management of these risks can be found in Note 34. Management of financial risks of the Notes to the Consolidated Financial Statements. Information on the Group's financial instruments can be found in Note 33. Financial instruments of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

Legal and tax risks and opportunities

The Group is also exposed to legal and tax risks. It recognizes provisions for these risks if and to the extent that those provisions are likely to be utilized and the amount of the obligations can be determined with sufficient accuracy.

Legal risks

Regulatory risks
The vehicle industry, and hence also the commercial vehicle industry is subject to extensive government regulations all over the world. Legislation in various jurisdictions regulates the occupant safety and environmental impact of trucks, buses and other vehicles, including emission levels, fuel economy, and noise levels, as well as the emissions of the factories in which the vehicles or parts thereof are manufactured. Failure to comply with relevant regulations in individual regions may result in significant penalties and reputational risks, as well as the non-approval of products in the affected markets.

To maintain high quality standards for its products and to comply with government-prescribed safety and other standards, the Group incurs substantial costs for monitoring, certification and quality assurance. Meeting government-mandated vehicle standards is costly and often technologically challenging, particularly where required standards conflict with one another. With the increasing complexity of commercial vehicles, also due to digitalization of components and their communication with each other, the risk of vehicle defects increases. The adoption of new technologies, many of which are still being refined for use in the transportation industry, including autonomous driving technologies and battery-electric vehicles, may increase the Group's exposure to vehicle defects and product liability. Applicable laws and governmental standards require manufacturers to take action to correct deficiencies related to vehicle safety and other standards, which may also result in recalls. Costs associated with delays in new model launches due to product defects and recall campaigns or warranty costs to remedy defects in vehicles that have been sold can be substantial.

Moreover, the Group must comply with a wide range of legal and regulatory requirements relating to anti-bribery and corruption, antitrust law, sanctions and export control, anti-money laundering and terrorist financing, product requirements, data protection, human rights and the handling of hazardous goods in connection with its global business activities. Violations of applicable legal regulations in this respect are subject to sanctions, such as regulatory fines or criminal consequences. In addition, any violation can lead to negative media coverage and affect the Group's reputation.

Risks from legal proceedings
The subsidiaries of Daimler Truck Holding AG (especially Daimler Truck AG) are confronted with various legal proceedings, claims as well as governmental investigations and orders (legal proceedings) on a large number of topics. These include, for example, vehicle conformity and vehicle safety, dealer, supplier and other contractual relationships, financial services, industrial property rights (in particular patent infringement suits), warranty claims and antitrust proceedings (including claims for damages). If the outcome of such legal proceedings is negative for the Daimler Truck Group or such proceedings are settled, the Group may be required to pay substantial compensatory and punitive damages or to undertake service actions, recall campaigns, monetary penalties or other costly actions. Legal proceedings and related settlements may have an impact on the Group's reputation.

Antitrust law proceedings (including actions for damages)
Mercedes-Benz Group AG (formerly Daimler AG), the former parent entity of Daimler Truck AG, was addressee of an antitrust proceeding initiated by the European Commission. In July 2016, the European Commission issued a settlement decision against Daimler AG and four other European truck manufacturers for their participation in anti-competitive behavior in violation of European antitrust rules with regard to pricing and passing on the costs of complying with stricter emission rules for trucks. The European Commission found that Daimler AG participated in the relevant arrangements from January 17, 1997 to January 18, 2011. The individual fine imposed on Daimler AG by the European Commission's settlement decision amounted to €1.09 billion and was fully paid in 2016.

Following the settlement decision by the European Commission, legal actions, class actions and other forms of legal redress for damages by direct and indirect truck customers have been filed or initiated in several jurisdictions. Damage claims could result in substantial liabilities for the Daimler Truck Group as well as significant costs expended for defense measures, which may have a material adverse effect on the Daimler Truck Group's operations and its liquidity and capital resources.

In relation to the cartel infringement described above, most substantial claims (including certain types of class actions or aggregator claims) are pending or have been initiated in Germany, the United Kingdom, the Netherlands, and Spain. Claims are also pending in certain other European countries and in Israel (in a total of approximately 20 countries).

The Daimler Truck Group takes appropriate legal remedies to defend itself and reflects the constantly evolving jurisprudence in its risk assessments and strategic decisions.

It cannot be ruled out that the regulatory risks and risks from legal proceedings discussed above, individually or in the aggregate, may materially adversely impact the profitability, liquidity and capital resources and financial position of the Group or any of its segments.

As legal proceedings are fraught with a large degree of uncertainty, it is possible that after their final resolution, some of the provisions that have been recognized for them could prove to be insufficient. As a result, substantial additional expenditures may arise. This also applies to legal proceedings for which the Group has seen no requirement to recognize a provision.

Although the final result of any such litigation may influence the Group's earnings and cash flows in any particular period, the Group believes that any resulting obligations are unlikely to have a sustained effect on the Group's financial position.

Further information on legal proceedings is provided in Note 31. Legal proceedings of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

Tax risks and opportunities

Daimler Truck Holding AG and its subsidiaries operate in many countries around the world and are therefore subject to numerous different statutory provisions and tax audits. Any changes in legislation and

jurisdiction, as well as different interpretations of the law by the tax authorities – especially in the area of cross-border transactions – can lead to considerable uncertainty. It is therefore possible that the tax provisions and tax liabilities recognized may prove to be insufficient, which may have a negative impact on the Group's cash flow and net profit.

Positive effects on the Group's net profit and cash flow are also possible as a result of retroactive legislation, future court rulings or changes in the opinions of the tax authorities.

Any changes or interventions by the tax authorities are continuously monitored by the Tax department, and measures are taken if necessary.

In addition, if there is no or too little future taxable earnings, there is a risk that the tax benefit from loss carryforwards and tax-deductible temporary differences may not be recognized or may no longer be recognized in full, which could have a negative impact on net profit.

On the other hand, there is an accounting opportunity that tax benefits currently not recognized in full may be used or recognized in future years and could thus have a positive impact on the Group's net profit.

Overall assessment of the risk and opportunity situation

The overall picture of the Group's risk and opportunity situation is made up of the described individual risks and opportunities for all risk and opportunity categories.

In addition to the risk categories described above, there are unforeseeable events that could have a negative impact on business operations and thus on the profitability, liquidity and capital resources, and financial position of the Daimler Truck Group, as well as on the reputation of the Group. In particular, legal risks or social violations by partners and suppliers can have a negative effect on the reputation of the Daimler Truck Group, the environment and the employees of partners and suppliers. As one of the basic principles of corporate activity, Daimler Truck therefore pays particular attention to compliance with legal and ethical rules – including when selecting partners and suppliers.

In order to recognize risks and opportunities at an early stage and to successfully deal with the current risk and opportunity situation, the established risk and opportunity management system is continuously monitored and further developed.

Despite the overall risk situation of the Daimler Truck Group remaining at a similar level compared with the prior year, the distribution in the different risk categories changes significantly. Procurement market risks decreased, reflecting the stabilization of the international supply markets, as well as of the energy and raw material prices. Notwithstanding the reduction, procurement market risks remain high because of persisting regional and sectoral supply bottlenecks. Production and technology risks decreased from high to medium, which is also due to the stabilization of the global supply chains.

On the other hand, market risks have significantly increased, an indication of the ongoing sales and pricing constraints experienced on the local and regional level. The legal and political framework risks also increased, reflecting the current geopolitical risk landscape and the possible spillover effects of different events around the global on the Daimler Truck Group. Personnel risks developed from low to high compared to the prior year, due mainly to the risks associated with the upcoming union negotiations in North America.

The overall estimated financial impact of the opportunities of the Daimler Truck Group decreased compared to the prior year. A major driver of this change was the stabilization of the raw material prices from a high level in the prior year. However, like in the case of the procurement risks, procurement market opportunities continue to be high, reflecting the differences observed on a local and regional level.

No ESG-related risks that could very likely have a serious adverse impact on the non-financial aspects of the Daimler Truck Group, such as environmental, social or employee concerns, are discernible, neither on the balance sheet date nor at the time the annual financial statements and consolidated financial statements were prepared.

Risks that, alone or in combination with other risks, could jeopardize the Group's continued existence are reviewed regularly as part of the determination of risk-bearing capacity. No such risks were identified either on the balance sheet date nor at the time of preparation of the annual and consolidated financial statements.

Outlook

Our outlook for the 2024 financial year is based on the Daimler Truck Business Planning of Daimler Truck Holding AG approved by the Board of Management and Supervisory Board. This planning takes into account current business development as well as possible opportunities and risks, which are explained in detail in the Risk and Opportunity Report in the combined management report. The premises and assessments we have set regarding the overall economic conditions and the development of the commercial vehicle markets are taken into account. The estimates presented for the future course of business are based on the objectives of our segments. Against this background, we adjust our expectations for business performance in line with the current outlook regarding the development of the commercial vehicle markets. The statements made below are based on our level of knowledge at the time the combined management report 2023 was prepared.

The definition of the sensitivities for the qualitative comparative description of changes in key figures ("on", "slightly" and "significantly" above or below the prior-year level) can be found in chapter Corporate Profile of the combined management report.

The outlook is particularly subject to further geopolitical developments and their impact on the global economy. The future development of inflation continues to determine the monetary policy environment and influence the decisions of central banks.

A comparison of the key figures of the outlook provided with the actual development in the 2023 financial year as well as the outlook for the 2024 financial year is shown in table ↗ **B.75** of chapter Outlook.

The world economy

We expect global economic growth to slow further in 2024. The restrictive monetary policy environment is likely to continue to dampen demand and inhibit consumer and capital expenditure. In addition, it cannot be ruled out that current geopolitical risks will have a negative impact on the real economy. However, the continued decline in inflation rates could trigger a reversal in the monetary policy stance of the leading central banks. This would support a recovery of the global economy in the second half of the year. According to our forecasts, the global economy will grow by up to 2.5% in 2024, once again below the long-term average growth rate.

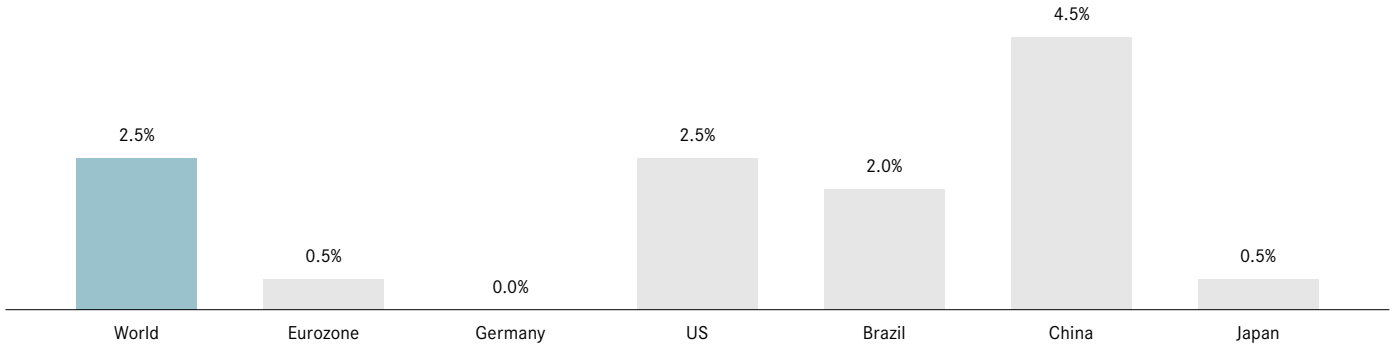
Economic output growth in the eurozone is likely to remain at a weak level in 2024 (+0.5%). We assume that the German economy will stagnate in the current year. We expect an average increase in consumer prices in the eurozone of up to 2.5% in 2024. A possible return of the inflation rate towards the ECB's inflation target makes interest rate cuts more likely over the course of the year.

A decline in inflation towards the target corridor in the US may also lead to a change in monetary policy over the course of the year. Overall, we expect an average inflation rate of up to 3.0% and growth in the US economy of up to 2.5% in 2024.

With growth of around 2.0%, the Brazilian economic output is expected to grow less strongly in 2024 than in the past year. We expect that China will continue to make an important contribution to global economic growth in 2024 (+4,5%). The overall economic development in Japan is likely to cool down (+0.5%).

B.74

Expectations economic growth for 2024



The commercial vehicle market

Due to the continued difficult economic conditions and the lack of catch-up effects, we expect the key truck markets to return to normal levels in 2024. From today's perspective, we anticipate a market volume for heavy-duty trucks ("class 8") in North America of between 280 and 320 thousand units. The market for heavy-duty trucks in the EU30 region (European Union, United Kingdom, Switzerland and Norway) will probably have a volume of between 260 and 300 thousand units.

Unit sales

Based on our general assumptions about the global economy and the commercial vehicle markets that are important to us, we expect unit sales of between 490 and 510 thousand units for the Industrial Business.

In the **Trucks North America** segment, we assume that unit sales will be between 180 and 200 thousand units in a slightly weakening macroeconomic environment in North America.

For the **Mercedes-Benz** segment, we expect unit sales of 140 to 160 thousand units, which takes into account, among other things, an expected market decline in the EU30 region.

In the **Trucks Asia** segment, we expect unit sales levels in a corridor of 130 to 150 thousand units.

For the **Daimler Buses** segment, we are also forecasting a similar volume compared to the prior year with a unit sales corridor of between 23 and 28 thousand units.

Revenue and EBIT

We expect the Daimler Truck Group's revenue to be between €55 and €57 billion in the 2024 financial year. For the Industrial Business, we assume revenue of between €52 and €54 billion and an adjusted return on sales of 9% to 10.5%.

Based on our expected market outlook, the factors mentioned above and the planning of our segments, we expect the Group's EBIT in 2024 to be at the same level as the previous year. We also expect the Group's adjusted EBIT to be at the same level as the previous year.

An adjusted return on sales of 11% to 13% is expected for the **Trucks North America** segment. Despite the expected weakening of the commercial vehicle markets in North America, we expect the return on sales to develop stable.

With an adjusted return on sales of 8.5% to 10.5% in the **Mercedes-Benz** segment, we forecast that we will achieve a similar return on sales compared to the prior year despite the expected market decline in the EU30 region.

In the **Trucks Asia** segment, we assume an adjusted return on sales in a corridor of 3% to 5% despite an expected weakening of relevant commercial vehicle markets.

For the **Daimler Buses** segment, we forecast an adjusted return on sales of 5% to 7%. We expect positive effects from net pricing and product mix due to a further recovery in the coach market.

We forecast new business of between €11 and €13 billion for the **Financial Services** segment. This is driven in particular by the growth of business operations of the Financial Services segment in Europe and South America. For 2024, in a macroeconomic environment characterized by uncertainty, we assume increased adjusted earnings and expect an adjusted return on equity of 9% to 11%. In future, to support the Daimler Truck rating, we will take into account the segment's target of an average equity ratio of ten percent (previously nine percent) when setting the equity base of all financial services companies.

Free cash flow and Liquidity

We assume that the free cash flow of the Industrial Business in 2024 will be slightly above the level of the previous year. Based on the stable revenue and earnings development we expect, we are assuming a slight easing in inventories as well as a largely stable supply situation. In addition, we expect that the improved inventory development will be partially offset by higher investments in research and development and in property, plant and equipment.

For 2024, we are aiming for a liquidity level that is appropriate to the general risk situation on the financial markets and the risk profile of our Company. When measuring the amount of liquidity, possible risks in refinancing, for example due to temporary distortions on the financial markets, are also taken into account. We assume that we will have good access to the capital markets and the banking market in 2024. We want to cover our financial needs primarily through bonds, short-term bonds (commercial papers), bank loans and the securitization of receivables from financial services. The focus would be on bonds in the USD, CAD and EUR bond markets. Most central banks started a cycle of interest rate hikes since 2022, which has generally led to rising refinancing costs. We assume that the cycle of interest rate increases in the markets relevant to us will come to an end in 2024 and that there may be possible interest rate cuts. In addition, our goal is to continue to ensure a high level of financial flexibility.

Against the backdrop of the robust liquidity position, the Board of Management and Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG decided on July 10, 2023 to implement a share buyback program. On this basis, own shares worth up to €2 billion (excluding incidental acquisition costs) will be acquired on the stock exchange over a period of up to 24 months since August 2, 2023.

Dividend

At our Capital Market Day on July 11, 2023, we communicated a change to our dividend policy to enable a higher and less volatile distribution to our shareholders. We are now aiming for a payout ratio of 40% to 60% (previously 40%) of the consolidated profit attributable to Daimler Truck shareholders. In addition, we take the free cash flow of the Industrial Business into account when calculating the dividend.

According to the Stock Corporation Act (Aktiengesetz or AktG), the dividend is distributed from the distributable profit reported in the annual financial statements of Daimler Truck Holding AG in accordance with the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch or HGB). The Board of Management and Supervisory Board will propose to the Annual General Meeting on May 15, 2024 to distribute a dividend of €1.90 per no-par value share entitled to dividends for the 2023 financial year.

Investment and research activities

We expect for investments in property, plant and equipment and research and development expenditure (including capitalization) in total a slight increase in 2024 compared to the prior year. We have summarized the essential content at Group and segment level below.

Investments in property, plant and equipment
For the 2024 financial year, we will continue to invest heavily in property, plant and equipment to further advance our company. This applies in particular to e-mobility and the expansion of our sales networks.

Investments in property, plant and equipment at the **Trucks North America** segment are mainly characterized by the expansion of manufacturing and test facilities as well as the acquisition of new production equipment to support the transformation to zero-emission vehicles.

Investments in property, plant and equipment at **Mercedes-Benz** is driven by the preparation of the plants for the introduction of further zero-emission vehicles. In addition, investments in the Company's own spare parts business, following the spin-off from the former Daimler AG (now Mercedes-Benz Group AG) will continue.

In the **Trucks Asia** segment, the focus in 2024 will continue to be on new technologies, including e-mobility and digitalization, on the development of the existing product portfolio as well as on the modernization of distribution centers, warehouses and plant optimization.

For the **Daimler Buses** segment, investments in the expansion of the locations in Holysov (Czech Republic), Ligny (France) and Hosdere (Turkey) are planned.

Research and development
With our research and development activities, we aim to increase competitiveness against the backdrop of the mobility transformation and the associated technological challenges. We are focusing on zero-emission vehicles, automated driving and ongoing development of existing products.

Trucks North America will also continue to focus on investments in zero-emission vehicles, in improving fuel efficiency and performance of existing products.

At **Mercedes-Benz**, development of battery- and hydrogen-powered vehicles will continue to be the focus in 2024. Another focal point will be the adaption of the cab to future legal regulations.

For **Trucks Asia**, the aim is to continue the development of e-mobility and new technologies and to further develop the existing portfolio.

At **Daimler Buses**, the significant shift toward zero-emission drive systems will continue in 2024. Investments will also be made, among other things, in meeting the Euro VII emissions standard for coaches by 2027.

B.75

Outlook key figures for Daimler Truck

	2022	2023	2023	2023	2024
	Reported	Outlook in 2022 Combined Management Report	Outlook updated during the year	Actual development	Outlook
Market for heavy-duty trucks					
North America (in thousands of units)	309	280 to 320	290 to 330	331	**280 to 320**
EU30 (in thousands of units)	296	280 to 320	300 to 340	342	**260 to 300**
Group					
Revenue	€50.9 bn.	€55 bn. to €57 bn.	€56 bn. to €58 bn.	€55.9 bn.	**€55 bn. to €57 bn.**
EBIT	€3.5 bn.	significant increase	–	€5.2 bn. (+48.3%), significant increase	**on prior year level**
Adjusted EBIT	€4.0 bn.	significant increase	–	€5.5 bn. (+38.6%), significant increase	**on prior year level**
Investment in property, plant and equipment	€0.9 bn.	on prior year level	slight increase	€1.0 bn. (+14.2%), slight increase	**slight increase**[1]
Research and development expenditure (including capitalized development costs)	€1.8 bn.	on prior year level	slight increase	€2.0 bn. (+10.1%), slight increase	
Industrial Business					
Unit sales (in thousands of units)	520	510 to 530	530 to 550	526	**490 to 510**
Revenue	€49.2 bn.	€53 bn. to €55 bn.	€54 bn. to €56 bn.	€53.2 bn.	**€52 bn. to €54 bn.**
Adjusted return on sales	7.7%	7.5% to 9%	8.5% to 10%	9.9%	**9% bis 10.5%**
Free cash flow	€1.7 bn.	slight increase	significant increase	€2.8 bn. (+61.0%), significant increase	**slight increase**
Trucks North America					
Unit sales (in thousands of units)	187	190 to 210	–	195	**180 to 200**
Adjusted return on sales	10.8%	10% to 12%	11% to 13%	12.3%	**11% to 13%**
Mercedes-Benz					
Unit sales (in thousands of units)	166	150 to 170	155 to 175	159	**140 to 160**
Adjusted return on sales	8.1%	7% to 9%	8% to 10%	10.2%	**8.5% bis 10.5%**
Trucks Asia					
Unit sales (in thousands of units)	156	150 to 170	160 to 180	161	**130 to 150**
Adjusted return on sales	2.6%	3% to 5%	4% to 6%	4.7%	**3% to 5%**
Daimler Buses					
Unit sales (in thousands of units)	24	20 to 25	–	26	**23 to 28**
Adjusted return on sales	0.4%	2% to 4%	3% to 5%	4.7%	**5% to 7%**
Financial Services					
New business	€9.4 bn.	€11 bn. to €12 bn.	€10 bn. to €11 bn.	€11.3 bn.	**€11 bn. to €13 bn.**
Adjusted return on equity	9.9%	9% to 11%	–	9.1%	**9% to 11%**

1 Starting with the 2024 financial year, we summarize the outlook for investments in property, plant and equipment, and research and development expenditure (including capitalized development costs).

Overall statement on future development

There remain uncertainties related to the Russia-Ukraine war and the development of global trade, which may have an impact on global supply chains. At the same time, the ongoing development of the existing product portfolio, increasing digitalization and the necessary transformation to a CO_2-neutral future require high investments.

Our assumptions for 2024 assume that current geopolitical risks will not have any additional negative effects on the global economy. We also expect inflation rates to fall as a result of a target-driven monetary policy. We also assume that the current situation on the energy markets and in global supply chains will not result in any additional burdens over the course of the year.

Against this backdrop and supported by our company's brand strength and innovative power, we expect the overall situation to remain stable in 2024 compared to 2023.

Forward-looking statements

This document contains forward-looking statements that reflect our current views about future events. The words “aim”, “ambition”, “anticipate”, “assume”, “believe”, “estimate”, “expect”, “intend”, “may”, ”can”, “could”, “plan”, “project”, “should” and similar expressions are used to identify forward-looking statements. These statements are subject to many risks and uncertainties, including an adverse development of global economic conditions, in particular a decline of demand in our most important markets; a deterioration of our refinancing possibilities on the credit and financial markets; events of force majeure including natural disasters, pandemics, acts of terrorism, political unrest, armed conflicts, industrial accidents and their effects on our sales, purchasing, production or financial services activities; changes in currency exchange rates, customs and foreign trade provisions; a shift in consumer preferences; a possible lack of acceptance of our products or services which limits our ability to achieve prices and adequately utilise our production capacities; price increases for fuel or raw materials; disruption of production due to shortages of materials, labour strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-optimisation measures; the business outlook for companies in which we hold a significant equity interest; the successful implementation of strategic cooperations and joint ventures; changes in laws, regulations and government policies, particularly those relating to vehicle emissions, fuel economy and safety; the resolution of pending government investigations or of investigations requested by governments and the conclusion of pending or threatened future legal proceedings; and other risks and uncertainties, some of which are described under the heading “Risk and Opportunity Report” in this Annual Report. If any of these risks and uncertainties materializes, or if the assumptions underlying any of our forward-looking statements prove to be incorrect, the actual results may be materially different from those we express or imply by such statements. We do not intend or assume any obligation to update these forward-looking statements since they are based solely on the circumstances at the date of publication.

References made in this combined management report

Insofar as the references made in this Management Report relate to parts of the Annual Report that were not included in the external audit (parts outside the company and consolidated financial statements and the combined management report), or to the Daimler Truck website or to other reports or documents, these were also not part of the external audit.

C

Corporate Governance

Report of the Audit Committee 152

Declaration on Corporate Governance 155



Report of the Audit Committee

Dear Shareholders, as Chairman of the Audit Committee, I am pleased to present to you the tasks and activities performed by this body.

Fundamentals of the work of the Audit Committee
The tasks and responsibilities of the Audit Committee are based on the relevant legal regulations, the German Corporate Governance Code (DCGK) as amended on April 28, 2022 and the Rules of Procedure of the Supervisory Board and the Audit Committee in their current version.

Composition of the Audit Committee
The Audit Committee consists of Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger and Thomas Zwick. Since 2021, Michael Brosnan holds the position as Chairman of the Audit Committee. Michael Brecht was elected as Deputy Chairman in 2021. As Chairman of the Audit Committee, Michael Brosnan is independent of Daimler Truck Holding AG and its Board of Management within the meaning of the corresponding recommendation of the DCGK. With Harald Wilhelm and Michael Brosnan, the Audit Committee consists of two members with financial expertise within the meaning of Section 100 Subsection 5 of the German Stock Corporation Act (Aktiengesetz or AktG) and the respective recommendations of the DCGK.

Tasks and responsibilities
The Audit Committee deals in particular with issues of accounting, financial reporting and sustainability reporting, including the non-financial statement of the Group. In addition, the tasks of the Audit Committee include dealing with the quality of the audit and examining the qualification and independence of the auditor. The Audit Committee discusses with the auditor the assessment of key audit matters and particularly important audit matters and also examines the appropriateness and effectiveness of the internal control system, the risk management system, the compliance management system and the internal audit system. The Audit Committee is also regularly informed by the Board of Management about legal disputes.

It is also part of the tasks of the Audit Committee to assign the auditor with the audit of the financial statements and the review of the interim financial reports following the appointment of the auditor by the Annual General Meeting. In addition, the Audit Committee determines the audit focus areas and concludes the fee agreement with the auditor. The Audit Committee also assigns the auditor to perform other audit services, such as the audit of the non-financial statement of the Group as part of the combined management report.

Cooperation with the Supervisory Board
As Chairman of the Audit Committee, Michael Brosnan informs the Supervisory Board about the activities of the Committee and the content of meetings and discussions conducted outside meetings. This information is provided at the meeting of the Supervisory Board, which follows a meeting of the Audit Committee. In addition, regular exchanges take place between Michael Brosnan as the Chairman of the Audit Committee and the Chairman of the Supervisory Board, as well as between Michael Brosnan and the member of the Board of Management responsible for Finance and Controlling.



Michael Brosnan, chairman of the Audit Committee of Daimler Truck Holding AG.

Meetings and participants

The Audit Committee held a total of eight meetings in the 2023 financial year and passed one resolution via written procedure. The Chairman of the Supervisory Board, Joe Kaeser, attended the majority of the meetings as a permanent guest. In compliance with the relevant legal and other requirements, the member of the Board of Management responsible for Finance and Controlling and representatives of the auditor also participated in the meetings as regular guests. Regular guests at meetings included also, in particular, the Head of Accounting, the Head of Treasury and Tax, the Chief Legal and Compliance Officer and the Head of Corporate Audit (Internal Audit), who informed the Audit Committee on individual items on the agenda. The Audit Committee also regularly consulted with the auditor without the Board of Management.

In addition to the meetings of the Audit Committee, Michael Brosnan as Chairman, held regular individual meetings with the members of the Committee, the member of the Board of Management responsible for Finance and Controlling and the aforementioned representatives of the management of the Daimler Truck Group, in particular for the preparation and follow-up of the meetings. Michael Brosnan also regularly exchanged information with the representatives of the auditor on important issues relating to the audit and informed the members of the committee accordingly.

Subjects of the activities of the Audit Committee in the 2023 financial year

During the course of the 2023 financial year, the Audit Committee discussed the annual and consolidated financial statements, the combined management report and the results of the audit of the financial statements, the interim financial reports and the results of the respective audit review with the responsible member of the Board of Management, the Head of Accounting and representatives of the auditor before their publication. The reports from the Corporate Audit, Compliance and Legal departments also supplemented the regular content of the meetings. The Audit Committee received regular reports about ongoing legal proceedings, the legal risk situation, the compliance management system and information on internal and external reports received in the Group's internal whistleblower system "SpeakUp" (formerly the Business Practices Office, BPO) and the measures taken to deal with them.

At its meeting on March 9, 2023, the Audit Committee intensively reviewed and discussed the annual financial statements, consolidated financial statements and combined management report, each audited with an unqualified auditor's opinion, including the non-financial statement of the Group audited with a "limited assurance" and the further sustainability reporting for the 2022 financial year, the Declaration on Corporate Governance, the proposal to the Annual General Meeting for the appropriation of profits and the remuneration report. The representatives of the auditor reported on the results of the audit and in particular addressed the audit focus areas, the "Key Audit Matters", and the respective audit procedures, including the conclusions drawn in each case, and were available to the committee for questions and supplementary information. The auditor's reports on the annual financial statements and consolidated financial statements (including the particularly important audit matters in the audit opinions issued), on the internal control system and on significant transactions relating to the financial statements were discussed together with the auditor. In addition, the Audit Committee also dealt with the Company's risk management system. After an in-depth examination and discussion, the Audit Committee recommended that the Supervisory Board approve the prepared financial statements, the combined management report including the non-financial statement of the Group, the Declaration on Corporate Governance and the proposed appropriation of profits to the Annual General Meeting regarding, particularly regarding the partial distribution of profits to the shareholders. The Audit Committee also approved the Audit Committee's report on the 2022 financial year and recommended that the Supervisory Board submit the Supervisory Board's report and the remuneration report to the Annual General Meeting. With regard to the Company's auditors, the Audit Committee dealt in particular with their independence, for which there were no indications of concerns, and after an initial analysis of the quality of the audit, made the recommendation to the Supervisory Board concerning the proposal to the Annual General Meeting to appoint KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, as auditor, Group auditor and auditor for the review of interim financial reports for the 2023 financial year and for the interim financial reports for the 2024 financial year in the period up to the next Annual General Meeting in the 2024 financial year. Further content of the meeting on March 9, 2023 was the annual plan of the Corporate Audit department.

At its meeting on May 8, 2023, the Audit Committee dealt in detail with the interim report for the first quarter of 2023 and received reports from the Corporate Audit, Compliance and Legal departments. The meeting also dealt with the Company's financial targets and the status of the Company's fixed cost ambitions.

At the meeting immediately following the Annual General Meeting on June 21, 2023, following the appointment by the Annual General Meeting, the Audit Committee assigned KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, with the audit of the annual financial statements and consolidated financial statements, the non-financial statement of the Group for the 2023 financial year, the internal control systems and the audit review of the interim financial reports for the 2023 financial year and authorized Michael Brosnan and alternatively Michael Brecht to sign the corresponding engagement letters and the fee agreement.

The subject of the extraordinary meeting on July 6, 2023 was the in-depth review of the contents of the Capital Market Day that was subsequently held on July 11, 2023 and in particular the share buy-back program announced on July 10, 2023.

At the meeting of the Audit Committee on July 13, 2023, the Audit Committee primarily dealt with the planning of the audit of the financial statements and the audit focus areas as well as with the key audit matters. In addition, the Audit Committee discussed in particular the further development of internal control systems and was informed in more detail about the EU taxonomy and integrated sustainability reporting.

During its meeting on July 31, 2023, the Audit Committee dealt in detail with the interim report for the second quarter of 2023 and received reports from the Corporate Audit, Compliance and Legal departments. The content of the meeting was also in particular the discussion of the current status of the Company's fixed cost ambitions.

At its meeting on November 6, 2023, the Audit Committee dealt thoroughly with the interim report for the third quarter of 2023 and received reports from the Corporate Audit, Compliance and the Legal Departments, as well as on the audit in accordance with the EU Market Infrastructure Regulation. In preparation for the meeting of the Supervisory Board on November 6, 2022, the Audit Committee also dealt in detail with an intra-Group capital measure. With regard to the audit of the financial statements, the Audit Committee also reviewed the catalog of non-audit services and dealt with the aforementioned fixed cost topic, the internal control system and sustainability performance management issues.

At its meeting on December 6, 2023, the Audit Committee discussed Daimler Truck Business Planning and the annual audit plan of Corporate Audit in preparation for the meeting of the Supervisory Board on the same day.

Company and consolidated financial statements 2023
In preparation for the meeting of the Supervisory Board on the same day, the Audit Committee at its meeting on February 29, 2024, intensively reviewed and discussed the annual financial statements, consolidated financial statements and combined management report, each audited with an unqualified auditor's opinion, the non-financial statements of the Group audited with a "limited assurance" as well as the further sustainability reporting for the 2023 financial year, the Declaration on Corporate Governance and the proposal to the Annual General Meeting appropriation of profits and the remuneration report. The representatives of the auditors reported in detail on the results of the audit and, in this report, addressed in particular the audit focus areas, the key audit matters, and the respective audit procedures, including the conclusions drawn in each case, and were available to the committee for questions and supplementary information. The auditor's reports on the annual financial statements and consolidated financial statements (including the key audit matters audit matters in the audit opinions issued), on the internal control system and on significant transactions relating to the financial reporting were discussed with the auditor's representatives. In addition, the Audit Committee also dealt with the risk management system. After an in-depth review and discussion, the Audit Committee recommended that the Supervisory Board approve the prepared financial statements, the combined management report including the non-financial statement of the Group and the sustainability report, the Declaration on Corporate Governance and the proposal for the appropriation of profits to the Annual General Meeting. The Audit Committee also adopted its report on the 2023 financial year.

With regard to the Company's auditor, the Audit Committee dealt in particular with the auditor's independence. Following an analysis of the quality of the audit, the Audit Committee also dealt with the recommendation to the Supervisory Board regarding the proposal to the Annual General Meeting to appoint KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, as auditor of the financial statements, as auditor of the consolidated financial statements, as the auditor for the review of interim financial reports for the financial year 2024 and for the interim financial reports for the financial year 2025 in the period up to the next Annual General Meeting in the financial year 2025.

The Audit Committee also wants to use its report for the financial year to express its thanks and appreciation to the former CFO Jochen Goetz, who passed away unexpectedly in 2023 for his dedication and the services rendered to Daimler Truck.

Leinfelden-Echterdingen, February 2024

The Audit Committee



Michael Brosnan, Chairman

Declaration on Corporate Governance

In this Declaration on Corporate Governance according to Sections 289f, 315d of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch or HGB), the Board of Management and Supervisory Board jointly report on the corporate governance for the 2023 financial year. Unless otherwise stated below, the following statements apply equally to Daimler Truck Holding AG and the Group. Pursuant to Section 317 Subsection 2 Sentence 6 of the German Commercial Code (HGB), the auditor's review of the statements pursuant to Section 289f Subsections 2 and 5 and Section 315d of the German Commercial Code (HGB) is limited to determining whether such statements have actually been provided. The Declaration on Corporate Governance is available at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports.

Declaration of the Board of Management and the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG pursuant to § 161 of the German Stock Corporation Act (Aktiengesetz) regarding the German Corporate Governance Code

Since the submission of the last declaration of compliance with the German Corporate Governance Code in December 2022, Daimler Truck Holding AG has complied with the recommendations of the Government Commission on the German Corporate Governance Code in the version of April 28, 2022 published on June 27, 2022 (hereinafter referred to as GCGC) with the following exceptions and will also continue to comply with them in future with the following exceptions:

– Recommendation B.3 GCGC states that initial appointments of board members should be for a maximum of three years. Already prior to the stock exchange listing of Daimler Truck Holding AG in December 2021, Martin Daum was appointed as a member of the Board of Management of Daimler Truck Holding AG until February 28, 2025, Jochen Goetz until June 30, 2026, and Jürgen Hartwig until November 30, 2026, whereby Jochen Goetz has left his offices with passing away on August 5, 2023. At the time, the longer appointment period took into account, in particular, that Daimler Truck Holding AG acts as the management holding company of Daimler Truck AG and that Martin Daum, Jochen Goetz and Jürgen Hartwig have already been members of the Board of Management of Daimler Truck AG since October 1, 2019. The appointment of the other members of the Board of Management who are still in office was in accordance with the Recommendation. Recommendation B.3 of the GCGC will in future be complied with.

– According to Recommendation C.4 GCGC, a Supervisory Board member who is not a member of any management board of a listed company shall not accept more than five supervisory board mandates at non-group listed companies or comparable functions, with an appointment as chair of the supervisory board counting twice. According to Recommendation C.5 GCGC, members of the management boards of listed companies shall not accept in total more than two supervisory board mandates at non-group listed companies or comparable functions and shall not accept the chairmanship of a supervisory board at a non-group listed company. Instead of observing the recommended total number of mandates for members of the Board of Management and the Supervisory Board as a rigid upper limit, it should be possible to consider each individual case in order to assess whether the number of mandates held, which are relevant within the meaning of the Code, appears appropriate. In this context, the individual workload to be expected as a result of the mandates accepted should be taken into account, which may vary depending on the mandate.

Leinfelden-Echterdingen, December 2023

Daimler Truck Holding AG

On behalf of the Supervisory Board	On behalf of the Board of Management
Joe Kaeser	Martin Daum
Chairman	Chairman

This Declaration of Compliance with German Corporate Governance Code (GCGC) is available at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports in addition to the no longer current Declarations of Compliance of the last five years, if already available.

Information about remuneration

Remuneration system and remuneration report
The remuneration system applicable to the members of the Board of Management in accordance with Section 87a Subsections 1 and 2, Sentence 1 of the German Stock Corporation Act (Aktiengesetz or AktG), including the approval of the Annual General Meeting on June 21, 2023 is available at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management. The resolution passed by the Annual General Meeting on June 22, 2022 in accordance with Section 113 Subsection 3 of the German Stock Corporation Act (AktG) on the remuneration of the members of the Supervisory Board is available at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board. The 2023 Remuneration Report and the auditor's report pursuant to Section 162 German Stock Corporation Act (AktG) will also be made publicly available on the two aforementioned websites.

The main principles and practices of corporate governance

Corporate Governance
The designation Daimler Truck Group includes Daimler Truck Holding AG and the companies of its Group. Daimler Truck Holding AG is a stock corporation organized under German Stock Corporation law, with registered office in Stuttgart and business address at Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen. It has three governing bodies: the Board of Management, the Supervisory Board and the General Meeting. The duties of the governing bodies are essentially derived from the German Stock Corporation Act (AktG), the Articles of Incorporation of Daimler Truck Holding AG, and the Rules of Procedure.

German Corporate Governance Code
In addition to the legal requirements of the German Stock Corporation, Co-determination and Capital market law, Daimler Truck Holding AG complied and complies with the recommendations of the GCGC in the version of April 28, 2022, with the exceptions specified and explained in the Declaration of Compliance with GCGC. Daimler Truck Holding AG also voluntarily complied and complies with the recommendations of the GCGC.

Principles guiding our conduct
Our business conduct is aligned with Groupwide standards and with our Company values that go beyond the requirements of the law and the GCGC. In order to achieve long-term and sustainable business success on this basis, our goal is to ensure that our activities are in line with the interests of environment and society. This is because we, as one of the world's leading manufacturers of commercial vehicles, also strive to bring vehicles onto the roads that have a future. We have defined the most important principles in our Daimler Truck Code of Conduct, which serves as a frame of reference for all employees of the Daimler Truck Group and supports them in making the right decisions even in difficult business situations.

Our Code of Conduct
Our Code of Conduct defines our common understanding of how to behave properly and is a central component of our corporate culture. At the heart of our Code of Conduct are our four Purpose Principles: "We start with listening", "We build to solve", "We lead with the long view" and "We progress together". In addition to the Purpose Principles, our Code of Conduct includes requirements and regulations concerning respect for and the protection of human rights and dealing with conflicts of interest; it also prohibits all forms of corruption. The Code of Conduct was revised in the 2022 financial year and published at the beginning of February 2023. The implementation was supported by a Groupwide communication campaign. The Code of Conduct applies to all companies and employees of the Daimler Truck Group worldwide. It is available at www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct.

Policy statement on Social Responsibility and Human Rights
We are committed to the UN Guiding Principles for Business and Human Rights and the National Action Plan for Business and Human Rights of the German Federal Government. Respect for and protection of human rights is a fundamental element of our social responsibility. We are strongly committed to this in all our companies and expect our business partners to do the same. We confirm our commitment in our Policy Statement on Social Responsibility and Human Rights. It extends our obligation to respect human rights from our Code of Conduct and forms the basis for the assumption of social responsibility at Daimler Truck.

Expectations for our business partners
In our Daimler Truck Business Partner Standards we define our requirements for our business partners with regard to respect for and protection of human rights, good working conditions, environmental protection and compliance. We require our business partners – in particular our direct suppliers – to comply with these standards and to communicate them to their employees and their upstream value chain. We also expect our business partners to assess whether these standards are being complied with. Compliance with these standards is the most important prerequisite for successful cooperation. Detailed regulations on these standards and requirements are contained in our contractual terms and conditions. Information about what we expect of our business partners can be found at www.daimlertruck.com/en/company/compliance/compliance-of-our-business-partners.

Internal control system, risk management system, compliance management system and internal audit in the Group
The Daimler Truck Group has an internal control system, a risk management system and a compliance management system that are commensurate with the size and global presence of the Company and the scope of its business activities and that is geared towards the continuous and systematic management of entrepreneurial risks and opportunities. The Board of Management ensures that these systems also cover sustainability-related objectives and that this includes processes and systems for the recording and processing of sustainability-related data.

The risk management system is one component of the Group-wide planning, controlling and reporting process. This is to ensure that the Company management recognizes significant risks at an early stage and can initiate corrective actions in good time. The internal control system aims with regard to the accounting process to ensure the correctness and effectiveness of accounting and financial reporting. The internal control system and the risk management system have been and will continue to be successively developed with the definition of further sustainability-related objectives, particularly with regard to the legal requirements in the area of sustainability (including the EU Taxonomy, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)).

A description of the main characteristics of the internal control system and the risk management system, as well as the comment upon the appropriateness and effectiveness of these systems, can be found in the Risk and Opportunity Report of the Combined Management Report.

Our compliance management system, which is rooted in our culture of compliance, is designed to support the adherence to laws and policies by the Group and by its employees, to prevent misconduct and to systematically minimize compliance risks. The main characteristics of the compliance management system are described in chapter Compliance in the combined management report; it also contains the comment upon the appropriateness and effectiveness of these systems.

The internal audit department supports the organization in achieving its objectives by using a systematic and targeted approach to evaluate and help improve the appropriateness and effectiveness of the internal control system, the risk management system and the compliance management system as well as the management and monitoring processes. The independence of the internal audit function is assured by the fact that it is free from interference and biases in its planning and performance of its work, and has unhindered access to the necessary persons, resources and information. Internal audit itself shall be subject to an external quality audit at least every five years.

The Audit Committee of the Supervisory Board shall discuss with the Board of Management the appropriateness, effectiveness and functionality of the internal control system, the risk management system, the compliance management system and the internal audit system at least once a year. The Chairman of the Audit Committee reports to the Supervisory Board on the committee's work no later than the next meeting of the Supervisory Board. The Supervisory Board deals with the internal control system with respect to the accounting and the risk management system also on the occasion of the audit of the annual and consolidated financial statements. As described in more detail in the Rules of Procedure for the Board of Management and the Supervisory Board, between Supervisory Board meetings, the Chairman of the Supervisory Board has regular contact with the Board of Management, in particular with the Chairman of the Board of Management, to discuss not only the Group's strategy and business development but also issues relating to risk management and compliance. In addition, the Board of Management regularly informs the Audit Committee and the Supervisory Board of the most important risks facing the Company and the Daimler Truck Group.

Accounting and external audit

The consolidated financial statements and interim financial reports are prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) as applicable in the European Union. The annual financial statements are prepared in accordance with the accounting rules of the German Commercial Code (HGB). In addition to the half-yearly financial report, Daimler Truck also prepares quarterly financial reports. The consolidated financial statements and annual financial statements are audited by an external auditor; interim financial reports are reviewed by external auditors. The consolidated financial statements and Group management reports are made publicly accessible at www.daimlertruck.com/en/investors/reports/financial-reports within 90 days and the interim financial reports within 45 days of the end of the respective reporting period.

Based on the recommendation of the Audit Committee, the Supervisory Board submits a proposal to the Annual General Meeting in respect of the appointment of the external auditor of the annual financial statements and consolidated financial statements and the review of the interim financial reports of Daimler Truck Holding AG. At the Annual General Meeting on June 21, 2023, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, was appointed as auditor for the annual financial statements, the consolidated financial statements and as auditor for the review of interim financial reports for the 2023 financial year and of interim financial reports for the period up to the next Annual General Meeting in the 2024 financial year. KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, has been conducting the audit of the annual financial statements and of the consolidated financial statements of Daimler Truck Holding AG since the 2021 financial year; the responsible auditor has been Michael Mokler since the start of the audit; Marcus Rohrbach has been the responsible auditor since July 1, 2023.

Before submitting its recommendation for the election proposal to the General Meeting, the Audit Committee of the Supervisory Board obtained a declaration by the proposed auditor as to whether and, if so, which business, financial, personal or other relationships exist between the auditor and its boards, committees and audit managers on the one hand, and the Company and the members of its boards on the other hand, that could give rise to concerns of partiality. The declaration also covers any other services provided to the Daimler Truck Group in the previous financial year or contractually agreed for the following year, and the extent of such services.

The external auditor informs without undue delay the Chairman of the Audit Committee of all possible grounds for recusal and conflicts of interest arising during the audit or review and all significant findings and incidents material to the tasks of the Supervisory Board, which come to the attention of the external auditor during the audit. The auditor also informs the Audit Committee and notes in the audit report if, during the audit, they uncover facts that lead to an inaccuracy in the Declaration of Compliance with the GCGC of the Board of Management and Supervisory Board.

Composition and working method of the Board of Management

German law on stock corporations stipulates a dual management system – with a strict separation between the Board of Management acting as the management body and the Supervisory Board as the monitoring body. Accordingly, the Board of Management is responsible for managing the Company, while the Supervisory Board monitors and advises the Board of Management in this regard. In its management of the Company, the Board of Management is bound by the interests of the Company and committed to a sustainable increase in the value of the Company, taking into account the interests of shareholders, the workforce, and other stakeholders. The Board of Management and the Supervisory Board, in their management and supervisory activities, shall also consider the risks and opportunities associated with social and environmental factors for the Company, and the ecological and social impacts of the Company's activities, and take this into account in the Company's interests.

Board of Management

In accordance with the Articles of Incorporation of Daimler Truck Holding AG, the Board of Management has at least two members. The exact number of Board of Management members is determined by the Supervisory Board. As of December 31, 2023, the Board of Management consisted of seven members: Martin Daum, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström and Stephan Unger. Jochen Goetz passed away on August 05, 2023. Since then, Chairman of the Board of Management Martin Daum took over the responsibility for Finance and Controlling on an interim basis. With effect from April 01, 2024, Eva Scherer will join as a new member of the Board of Management and will assume responsibility for Finance and Controlling. The appointment is made for three years until March 31, 2027.

In the composition of the Board of Management, the quota requirement pursuant to Section 76 Subsection 3a of the German Stock Corporation Act (AktG) whereby at least one woman and one man must be a member of the Board of Management, is observed. The details of this are described in a separate section of this Declaration on Corporate Governance. In addition, with regard to the composition of the Board of Management, the Supervisory Board adopted a diversity concept embedded in an overall requirements profile, including an age limit. Details are also presented in a separate section of this Declaration on Corporate Governance.

Information on the members of the Board of Management and their areas of responsibility is also provided in chapter The Board of Management of the Annual Report. Information about the areas of responsibility and the curricula vitae of the Board of Management members is also available at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management.

Notwithstanding the overall responsibility of the Board of Management, the individual members of the Board of Management are responsible for managing their areas of responsibility within the framework of the instructions approved by the entire Board of Management. Certain matters defined by the Board of Management as a whole shall nevertheless be dealt with by the Board of Management as a whole and shall require its approval. The Chairman of the Board of Management coordinates the work of the Board of Management. There were no Board of Management committees during the reporting period.

C.01

Composition of the Board of Management

	Area of Responsibility	Year of Birth	Joined Board in	Appointed until
Martin Daum	Chairman of the Board of Management and Finance and Controlling[1]	1959	2021	2025
Karl Deppen	Truck China and regions Japan and India with brands FUSO and BharatBenz	1966	2021	2024
Dr. Andreas Gorbach	Truck Technology	1975	2021	2029
Jürgen Hartwig	Human Resources	1967	2021	2026
John O'Leary	Region North America with brands Freightliner, Western Star and Thomas Built Buses	1960	2021	2026[2]
Karin Rådström	Regions Europe and Latin America with brand Mercedes-Benz Truck	1979	2021	2029
Stephan Unger	Financial Services	1967	2021	2024

1 Interim takeover of the area of responsibility of Finance and Controlling after the death of Jochen Goetz on August 05, 2023 until the appointment of Eva Scherer effective April 01, 2024.
2 As of April 01, 2024 appointed for up to two additional years.

The Board of Management is responsible in particular for the preparation of the annual financial statements, the consolidated financial statements and the combined management report of the Company and the Group including the herein integrated Sustainability Report with the Non-Financial Statement of the Group and is also responsible for the interim financial reports. Together with the Supervisory Board, the Board of Management issues the Declaration of Compliance with the GCGC each year. It ensures that the provisions of applicable law, official regulations and the internal policies at the Company are adhered to, and works to ensure that the companies of the Group adhere to such rules and regulations (compliance). The tasks of the Board of Management also include establishing an internal control system, a risk management system and a compliance management system which are adequate and effective with regard to the extent of the business activities and the risk situation of the Company, the main characteristics of which are described in the Risk and Opportunity Report and in chapter Compliance in the Combined Management Report. This also includes the whistleblower system SpeakUp, which operates throughout the Group, giving employees and external whistleblowers worldwide the opportunity to report rule violations in a protected manner.

The Board of Management and the Supervisory Board work closely together for the benefit of the Company. The Board of Management reports regularly, promptly and comprehensively to the Supervisory Board on the strategy of the Daimler Truck Group and its individual segments, which, in addition to the long-term economic objectives, also gives appropriate consideration to ecological and social objectives and coordinates the corporate strategy with the Supervisory Board. Furthermore, the Board of Management reports regularly to the Supervisory Board on corporate planning, which includes appropriate financial and sustainability-related objectives, profitability, business development, and the financial position of the Company, the internal control system, risk management system, as well as compliance matters. The Supervisory Board has defined the information and reporting duties of the Board of Management in greater detail. For certain types of transactions defined by the Supervisory Board, the Board of Management requires the prior approval of the Supervisory Board. The Board of Management, with the approval of the Supervisory Board, decides in particular on corporate planning.

The members of the Board of Management are committed to the Company's interests and are subject to a comprehensive non-competition clause during their tenure at the Company. This does not apply to other mandates within the Daimler Truck Group and mandates assumed at the instigation of Daimler Truck Holding AG at one of its associated companies. No member of the Board of Management may pursue personal interests in his or her decisions or exploit business opportunities to which the Company is entitled for his or her own benefit or for the benefit of third parties. Each member of the Board of

Management is required to disclose conflicts of interest immediately to the Chairman of the Supervisory Board and the Chairman of the Board of Management and to inform the other members of the Board of Management accordingly. The members of the Board of Management may only accept secondary activities, in particular mandates outside the Daimler Truck Group, to a limited degree. Taking on such mandates requires the prior consent of the Presidential and Remuneration Committee of the Supervisory Board. The Supervisory Board is responsible for deciding on whether remuneration for secondary activities should be offset against remuneration from the Company.

The Board of Management has subjected itself to Rules of Procedure, which are also available at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management. This website also contains information on the memberships of the members of the Board of Management to be disclosed pursuant to Section 285 No. 10 of the German Commercial Code (HGB).

Diversity

Diversity, Equity & Inclusion Management is part of the corporate strategy and provides the framework for a diverse and inclusive corporate culture. Details in this regard can be found in section “Diversity as a success factor” in chapter Our people in the Combined Management Report.

The Board of Management also pays attention to diversity when filling management positions in the Company and strives to continuously increase the proportion of women in management positions. In 2021 the Board of Management of Daimler Truck Holding AG, which has almost no employees, set a target of 0% for the proportion of women at the two management levels below the Board of Management, including a deadline, and gave its reasons for doing so. The details of this are described in a separate section of this Declaration on Corporate Governance. The proportion of women in management positions at Daimler Truck worldwide was 19.8% at the end of the year 2023.

Composition and working method of the Supervisory Board and its committees

Supervisory Board

As of December 31, 2023, the Supervisory Board consisted of 20 members in accordance with the requirements of the German Co-Determination Act (Mitbestimmungsgesetz or MitbestG). The members of the Supervisory Board are elected by the shareholders at the Annual General Meeting and by the employees of the German operations of the group. The employee representative Raymond Curry, who, like the other employee representatives, was elected on November 22, 2022, resigned from office with effect as of October 15, 2023. Upon request, Shintaro Suzuki was appointed by court order of the District Court Stuttgart on October 05, 2023 as an employee representative to the Supervisory Board with effect as of October 16, 2023. The members representing the shareholders and the members representing the employees are equally required by law to act in the Company’s interests.

In the context of the separation of the commercial vehicle business from the Mercedes-Benz Group in the 2021 financial year, Mercedes-Benz Group AG (formerly Daimler AG), Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH (formerly Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH) and Daimler Truck Holding AG entered into a so-called deconsolidation agreement on August 6, 2021, as an annex to the spin-off and hive-down agreement, which took effect upon entry of the spin-off and hive-down in the commercial register of Mercedes-Benz Group AG as transferring legal entity on December 9, 2021. This is intended to ensure that a de-facto majority of Mercedes-Benz Group AG at the General Meeting of Daimler Truck Holding AG does not lead to a control relationship and a related full consolidation obligation of Daimler Truck Holding AG at Mercedes-Benz Group AG. To this end, the deconsolidation agreement provides, among other things, that Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH undertake not to exercise their voting rights in the election of two out of ten shareholder representatives to the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG at the General Meeting of Daimler Truck Holding AG. Furthermore, the agreement provides that Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH shall not exercise their voting rights in the event of an early election or re-election of individual shareholder representatives or in the event of the election of substitute members, insofar as a resolution is adopted on the appointment or reappointment or replacement of a Supervisory Board member in whose original election they did not exercise their voting rights. This also applies to resolutions on the dismissal of Supervisory Board members, insofar as they did not exercise their voting rights in the election of the relevant Supervisory Board members on the basis of the deconsolidation agreement. With regard to the election of the eight shareholder representatives for which Mercedes-Benz Group AG and the Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH are entitled to exercise their voting rights under the deconsolidation agreement, the latter provides that Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH shall submit corresponding proposals to the Supervisory Board of the Company in goodtime prior to the adoption of the resolution on its election proposals. The deconsolidation agreement entered into force upon the spin-off taking effect and has an initial term until the end of the fifth Annual General Meeting of Daimler Truck Holding AG following the Annual General Meeting of Truck Holding AG in 2022, and it will be extended if it is not duly terminated by either party. Subject to any approvals under merger and investment control legislation, the agreement will come to an end in accordance with Section 158 Subsection 2 of the German Civil Code (Bürgerliches Gesetzbuch or BGB) (condition subsequent) if the (in)direct share ownership of Mercedes-Benz Group AG in Daimler Truck Holding AG falls below 20.00% of the shares.

In the reporting year, the General Meeting did not have to resolve on the election of shareholder representatives to the Supervisory Board, thus - unlike in 2022 - no nominations were submitted by Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH. In 2022, nominations for eight shareholder representatives were submitted which the Supervisory Board adopted and proposed to the General Meeting for election to the Supervisory Board alongside two further candidates.

The curricula vitae of the individual members of the Supervisory Board and information on their other memberships that must be disclosed in accordance with Section 285 No. 10 of the German Commercial Code (HGB) can be found at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

The Supervisory Board is composed so that its members as a whole are knowledgeable about the business sector in which the Company operates and also have the knowledge, skills and professional experience that are required for the proper performance of their tasks. Pursuant to Section 96 Subsection 2 of the German Stock Corporation Act (AktG), the Supervisory Board must comprise at least 30% women and at least 30% men. In addition, the Supervisory Board has drawn up an overall requirements profile for its own composition, which includes a competence profile and a diversity concept for the Supervisory Board as a whole, including an age limit. In accordance with the recommendation of the GCGC, the Supervisory Board discloses the implementation status in the form of a qualification matrix. The details of this are described in a separate section of this Declaration on Corporate Governance. Proposals by the Supervisory Board for the election of shareholder representatives by the General Meeting, for which the Nomination Committee submits recommendations, seek to satisfy the overall requirements profile of the Supervisory Board as a whole.

The members of the Supervisory Board assume responsibility for the training and further education measures required for the performance of their tasks, such as on matters of corporate governance or changes to legal frameworks, new products and future technologies, as well as sustainability issues, and are supported by the Company in doing so. In the context of an onboarding program and in-house workshops, new members of the Supervisory Board also had the opportunity in the reporting year to engage with members of the Board of Management and, if required, with other executives on current topics relating to the relevant areas of responsibility of the Board of Management, business operations and the strategy of the Company, thus gaining an overview of the relevant issues affecting the Group. The Company asks the members of the Supervisory Board about their interest in training and further education topics and plans appropriate training measures. In 2023, this also increasingly included information events on sustainability issues. The Supervisory Board also dealt with technical, social and environmental topics in several learning sessions. These training measures in particular involved an intensive exchange with internal and external experts.

The Supervisory Board monitors and advises the Board of Management in its management of the business. At regular intervals, the Board of Management reports to the Supervisory Board on the strategy of the Daimler Truck Group and its individual segments, the corporate planning, the revenue development, the profitability, the business development and the financial position of the Group, as well as the internal control system, risk management system and compliance matters. The Supervisory Board has retained the right of approval for transactions of fundamental importance. Furthermore, in the Rules of Procedure for the Board of Management and in the Rules of Procedure for the Supervisory Board, the Supervisory Board has specified the information and reporting duties of the Board of Management vis-à-vis the Supervisory Board, the Audit Committee and – between the meetings of the Supervisory Board – vis-à-vis the Chairman of the Supervisory Board.

The Supervisory Board monitors and advises the Board of Management in its management of the business in particular also with regard to sustainability issues. To this end, it regularly deals with sustainability aspects of the corporate strategy which, in addition to the long-term economic objectives, also takes appropriate account of environmental and social objectives, corporate planning which includes appropriate financial and sustainability-related objectives, the remuneration of the Board of Management and sustainability reporting.

The duties of the Supervisory Board include appointing and, if necessary, dismissing members of the Board of Management. Initial appointments of members of the Board of Management shall apply for a maximum of three years. Reappointment prior to the end of one year before the end of the appointment period with simultaneous cancellation of the current appointment should only take place in the event of special circumstances. The Supervisory Board observes the legal requirements for the equal participation of women and men in the composition of the Board of Management, according to which companies subject to Section 76 Subsection 3a of the German Stock Corporation Act (AktG) must have at least one woman and one man on the Board of Management. In addition, the Supervisory Board has adopted a diversity concept embedded in an overall requirements profile with regard to the composition of the Board of Management. Details are summarized in a separate section of this Declaration on Corporate Governance.

The Supervisory Board also determines the system of remuneration of the Board of Management, reviews it regularly, and on this basis determines the total individual remuneration of the individual members of the Board of Management. On June 21, 2023, by a majority of 96.62% of votes cast the General Meeting last approved the remuneration system for the members of the Board of Management. Information on this is available at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management. On June 22, 2022, the General Meeting approved the Supervisory Board's remuneration system by a majority of 99.84% of votes cast. Information on this is available at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board. The 2023 Remuneration Report which will be submitted to the 2024 Annual General Meeting for approval, together with the auditor's note in accordance with Section 162 of the German Stock Corporation Act (AktG), will be made publicly available also on the two aforementioned websites.

Furthermore, the Supervisory Board reviews the annual financial statements, the consolidated financial statements and the combined management report of the Company and the Group including the herein integrated Sustainability Report with the Non-Financial Statement of the Group, as well as the proposal concerning the appropriation of distributable profits. Following discussions with the external auditors and taking into consideration the audit reports of the external auditors and the results of the review by the Audit Committee, the Supervisory Board states whether, after the final results of its own review, any objections are to be raised. If this is not the case, the Supervisory Board approves the financial statements and the combined management report; the financial statements are deemed to have been adopted with the approval of the Supervisory Board. The Supervisory Board reports to the General Meeting on the results of its own review and on the manner and scope of its supervision of the Board of Management during the previous financial year. The Report of the Supervisory Board on the 2023 financial year is available in this Annual Report and at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

The Supervisory Board has adopted Rules of Procedure that regulate not only its duties and responsibilities, but above all the convening and preparation of its meetings and the procedures for passing resolutions. These Rules of Procedure also contain provisions on how to avoid conflicts of interest. Every member of the Supervisory Board

must disclose conflicts of interest without delay to the Chairman of the Supervisory Board. To the extent that conflicts of interest arise, information on these conflicts and on how they are dealt with is provided in the Report of the Supervisory Board. The Rules of Procedure of the Supervisory Board are available at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

Separate meetings of shareholder representatives and of employee representatives are held regularly in preparation for the Supervisory Board meetings. Moreover, executive sessions are scheduled on a regular basis to enable individual topics to be discussed also in the absence of the Board of Management. Furthermore, the Board of Management shall not participate in the meetings of the Supervisory Board and the Audit Committee if the auditor is called upon to attend meetings as an expert, unless the Supervisory Board or the Audit Committee deems the participation of the Board of Management necessary.

The Supervisory Board regularly assesses, either internally or with the assistance of external advisors, how effectively the Supervisory Board as a whole and its Committees perform their duties (self-assessment). In order to be able to evaluate a sufficiently long time period, the first self-assessment was carried out in the 2023 financial year - given that the co-determined Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG was constituted and commenced its work only in June 2022. The self-assessment was carried out with the support of an external advisor and addressed the work of the Supervisory Board as a whole, the Audit Committee and the Presidential and Remuneration Committee. As part of a comprehensive approach, Supervisory Board and Board of Management members were asked about the efficiency of the Supervisory Board and its Committees using activity-based questionnaires and in individual interviews. In addition, a meeting was observed. The results of the self-assessment were presented and discussed at a meeting of the Presidential and Remuneration Committee and in a meeting of the Supervisory Board. Further information can be found in the Report of the Supervisory Board. The next self-assessment is currently planned for the 2025 financial year.

As of December 31, 2023, in addition to the Mediation Committee whose establishment is required by law, there were three other committees of the Supervisory Board. These committees perform the tasks assigned to them on behalf of and in the name of the full Supervisory Board, where permitted by law. The respective committee chairpersons report to the full Supervisory Board on the committees' work at the latest at the next Supervisory Board meeting following each committee meeting. The Supervisory Board has adopted Rules of Procedure for each of its committees. They are available at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

The Report of the Supervisory Board also states how many meetings of the Supervisory Board and of the committees were held in person or as video or telephone conferences, and how many meetings of the Supervisory Board and the committees the individual members attended in each case.

Committees of the Supervisory Board

An overview of the composition of the committees as of December 31, 2023 can be found in the Report of the Supervisory Board. In addition, information on the current composition of the committees can be found at www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

Presidential and Remuneration Committee
The Presidential and Remuneration Committee prepares recommendations for the Supervisory Board in respect of the appointment of new or existing members of the Board of Management, taking into account the overall requirements profile with the diversity concept, including the requirements on the quota of women on the Board of Management which has been defined by the Supervisory Board. The Presidential and Remuneration Committee also submits proposals to the Supervisory Board on the concept of the remuneration system for the Board of Management and the appropriate level for the total individual remuneration of its members. It is responsible for the Board of Management members' contractual affairs. It decides on granting approval for secondary activities of the members of the Board of Management, and once a year submits to the Supervisory Board for a complete list of the secondary activities of each member of the Board of Management for its consideration. In addition, the Presidential and Remuneration Committee consults and takes decisions on matters of corporate governance, on which it also makes recommendations to the Supervisory Board. It supports and advises the Chairman of the Supervisory Board and his Deputy and prepares the meetings of the Supervisory Board within the limits of its responsibilities.
As of December 31, 2023, the members of the Presidential and Remuneration Committee were Chairman of the Supervisory Board Joe Kaeser (also Chairman of the Presidential and Remuneration Committee, which in the view of shareholder representatives, is independent within the meaning of the GCGC), Deputy Chairman of the Supervisory Board Michael Brecht and two other members elected by the Supervisory Board. In the reporting period, these were Marie Wieck and Roman Zitzelsberger.

Nomination Committee
The Nomination Committee is tasked with making recommendations to the Supervisory Board for proposals to the General Meeting on the election of shareholder representatives to the Supervisory Board, on which the Supervisory Board then passes a final resolution. In doing so, the Nomination Committee considers and seeks to satisfy the overall requirements profile adopted by the Supervisory Board for the entire board. Furthermore, it also takes into account, without being bound by them, the election proposals that Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH submit to the Supervisory Board on the basis of the deconsolidation agreement concluded with the Company.

The duties of the Nomination Committee also include regularly reviewing which mandates expire at which time and whether the respective mandate holders are eligible and willing to serve for a further term of office, taking into account the criteria described above. In its search for new members, the Nomination Committee can also avail itself of independent external human resources consulting services.

The Nomination Committee comprises the Chairman of the Supervisory Board and two other members, who are elected by the shareholder representatives by majority of votes cast. As of December 31, 2023, the members of the Nomination Committee were: Joe Kaeser (Chairman of the Nomination Committee), Renata Jungo Brüngger and Marie Wieck. In total, two of the three members are independent within the meaning of the GCGC. The Nomination Committee is the only committee of the Supervisory Board which – in accordance with the recommendation of the GCGC – is composed exclusively of shareholder representatives.

Audit Committee
The Audit Committee is composed of six members, who are elected by a majority of the votes cast by the members of the Supervisory Board. As of December 31, 2023, these were shareholder representatives Michael Brosnan (Chairman of the Audit Committee), Akihiro Eto, Harald Wilhelm and employee representatives Michael Brecht (Vice Chairman of the Audit Committee), Jörg Köhlinger and Thomas Zwick.

The members of the Audit Committee are composed so that its members as a whole are knowledgeable about the business sector in which the Company operates. The Chairman of the Audit Committee, Michael Brosnan, has worked for many years in auditing and occupied senior positions in the finance function of various companies. He therefore has speciaistl knowledge and experience in the auditing of financial statements as well as in the application of accounting principles and internal control and risk management systems. Expertise also includes sustainability reporting or its audit and assurance. In the opinion of the shareholder representatives, he is independent within the meaning of the GCGC. Irrespective of the expertise based on many years of practical experience, for example in similar committees, that the majority of Audit Committee members can demonstrate, in addition to Michael Brosnan, Harald Wilhelm, currently Chief Financial Officer of Mercedes-Benz Group AG, has in particular special knowledge and experience in the application of accounting principles and internal control and risk management systems, including sustainability reporting.

The Audit Committee is responsible for monitoring the accounting and the accounting process as well as the sustainability reporting, and for the audit of the financial statements. It discusses with the Board of Management the appropriateness, effectiveness and functionality of the internal control system and the risk management system, the compliance management system and the internal audit system at least once a year. Each member of the Audit Committee may obtain via the committee chairperson information directly from the heads of the central divisions of the Company who are responsible within the Company for the tasks that the Audit Committee performs in accordance with its Rules of Procedure. The chairman of the committee must communicate the information it receives to all members of the Audit Committee. If such information is obtained, the Board of Management must be informed without undue delay.

The Audit Committee regularly receives reports on the work of the internal audit department and the Compliance organization as well as on pending litigation. At least once every quarter, the Audit Committee receives a report from the whistleblower system SpeakUp on any suspected breaches of regulations - based on a catalog of breaches of regulations - and is informed regularly about how these suspected breaches are dealt with.

Based on the auditor's report, the Audit Committee examines the annual financial statements and the consolidated financial statements as well as the combined management reports of the Company and the Group, and discusses these with the auditor, with the Non-Financial Statement of the Group being audited by the auditor in a separate audit with limited assurance. The Audit Committee makes a proposal to the Supervisory Board on the adoption of the annual financial statements of Daimler Truck Holding AG, on the approval of the consolidated financial statements, and on the appropriation of distributable profit. The responsibilities of the Audit Committee also include discussions on the interim financial reports with the Board of Management prior to their publication. The Audit Committee discusses the audit risk assessment, the audit strategy and audit planning as well as the audit results with the external auditor. In addition, the Chairman of the Audit Committee regularly discusses the progress of the audit with the external auditor, even outside of meetings, and reports its findings to the Committee. The Audit Committee regularly consults with the external auditor, in absence of the Board of Management.

The Audit Committee also deals with the quality of the audit of the financial statements and makes recommendations on the Supervisory Board's proposal for the election of external auditors, assesses the auditors' suitability, qualifications and independence and, following their appointment by the General Meeting, engages them to audit the consolidated financial statements and the annual financial statements and to review the interim financial reports. Hereby, it agrees on the fees and determines the audit focus areas. The external auditor reports to the Audit Committee on all accounting matters that might be regarded as critical and on any material accounting-related weaknesses of the internal control system with respect to the accounting process and the risk management system that might be identified during the audit.

The Audit Committee's responsibilities also include the prior approval of permissible services provided by the auditors or their affiliated companies to Daimler Truck Holding AG or its Group companies that are not directly connected with the audit of the financial statements (non-audit services).

Transactions between the Company and related parties within the meaning of Sections 111a et seq. of the German Stock Corporation Act (AktG) require the prior consent of the Audit Committee, unless there are grounds for a reservation of consent by the entire Supervisory Board or one of its committees under the law or according to the Supervisory Board. The Audit Committee is also responsible for regularly evaluating the internal procedure pursuant to Section 111a Subsection 2 of the German Stock Corporation Act (AktG) for transactions made in the ordinary course of business and within arm's length conditions.

Mediation Committee
The Mediation Committee consists of the Chairman of the Supervisory Board Joe Kaeser, his Deputy Michael Brecht and two members elected respectively by employee representatives and shareholder representatives to the Supervisory Board by a majority of votes cast. As of December 31, 2023, these were Marie Wieck for the shareholder representatives and Roman Zitzelsberger for the employee representatives. The Committee is formed solely to perform the function laid down in Section 31 Subsection 3 of the German Co-Determination Act (MitbestG). The Mediation Committee had no reason to be active in the 2023 financial year.

Participation of women and men in management positions

The composition of the Board of Management reflects the participation requirement of Section 76 Subsection 3a of the German Stock Corporation Act (AktG), introduced by the Act to Supplement and Amend the Regulations for the Equal Participation of Women and Men in Management Positions in the Private and Public Sectors (Second Management Positions Act or FüPoG II), according to which at least one woman and one man must be a member of the board of

management of companies subject to this provision. As of December 31, 2023, the Board of Management has one woman, Karin Rådström, among its seven members.
The Board of Management of a listed or co-determined company must in turn set targets for the proportion of women at the two management levels below the Board of Management. If the proportion of women is below 30% at the date when the Board of Management determines the targets, the targets may no longer fall below the proportion already achieved. At the same time as the targets are set, deadlines for their achievement must be determined, which may not exceed five years.

By resolution of December 10, 2021, the Board of Management of Daimler Truck Holding AG has set a target proportion of women of 0% for the first and second management levels below the Board of Management and a deadline of December 31, 2025. The Board of Management was of the opinion that it was not reasonable to set a target for the proportion of women because the structure of the particular company needs to be taken into account when determining this target figure. Daimler Truck Holding AG is structured as a management holding company with the Board of Management and which provides management services in the Group. Below the level of the Board of Management, the Company – apart from a few employees with dual employment contracts – has no employees of its own. In the reporting period, Daimler Truck Holding AG had a total of less than five employees below the Board of Management, all of whom had a dual employment contract with Daimler Truck AG. According to current planning, no personnel increase is envisaged for Daimler Truck Holding AG. The Second Management Positions Act (FüPoG II) assumes a larger number of employees and therefore also a larger number of management positions to be filled. For this reason, setting the target figure of 0% appears justified as an exception. Furthermore, setting the target of 0% does not constitute a violation of the deterioration requirement.

Since the listed Daimler Truck Holding AG is based on the provisions of the German Co-Determination Act (MitbestG), the Supervisory Board must comprise of at least 30% women and 30% men in accordance with Section 96 Subsection 2 of the German Stock Corporation Act (AktG). The quota is to be fulfilled by the Supervisory Board as a whole. If shareholder representatives or employee representatives object to the overall fulfillment to the Chairman of the Supervisory Board prior to the election, the minimum proportion for this election must be met separately by the shareholder representatives and the employee representatives. Since there was no objection to the overall fulfillment, the gender quota, in its entirety, had to be observed in the elections of the shareholder representatives and in the elections of the employee representatives of the Supervisory Board in 2022.

As of December 31, 2023, three women were represented on the shareholder side on the Supervisory Board with Renata Jungo Brünger, Laura Ipsen and Marie Wieck and with Carmen Klitzsch-Müller, Andrea Reith and Andrea Seidel on the employee side. The Supervisory Board was therefore made up of 30% women and 70% men. The statutory gender quota of Section 96 Subsection 2 of the German Stock Corporation Act (AktG) has thus been met.

In addition to Daimler Truck Holding AG itself, other companies of the Group such as Daimler Truck AG are subject to co-determination. These have set their own target figures for the proportion of women on their respective supervisory boards, boards of management, and at the two management levels below the below the Board of Management, as well as a deadline for achieving these targets, and have published them in accordance with legal requirements.

Overall requirements profiles for the composition of the Board of Management and the Supervisory Board

The composition of the Board of Management and Supervisory Board is based on diversity concepts with regard to aspects such as educational and professional background, gender and age. The Supervisory Board has combined these diversity concepts with consideration of legal requirements and other demands on the expertise of the members of these boards, in the overall requirements profiles for the composition of the Board of Management and Supervisory Board described below. The overall requirements profiles are reviewed each year and also serve as the basis for long-term succession planning.

Board of Management
The aim of the overall requirements profile for the Board of Management is to ensure that the composition of a board of management is as diverse and complementary as possible. The Board of Management as a whole should possess the knowledge, skills and experience required for the proper execution of its tasks and be composed of members whose varied personal backgrounds and experience ensure that the Board of Management as a whole also embodies the desired management philosophy. The decisive factor in staffing of a specific Board of Management position shall always be governed by the Company's interests in consideration of all circumstances in each individual case.

The requirements profile for the Board of Management, which was amended in November 2022 and was applicable in the entire reporting period as well as the implementation status, as determined by the Supervisory Board in December 2023, are described below:

– **Educational and professional backgrounds:** The members of the Board of Management shall have different educational and professional backgrounds, whereby at least two members should have a technical background. As of December 31, 2023, the Board of Management comprised two degreed engineers: Dr. Andreas Gorbach and Karin Rådström.

  In addition, at least three members of the Board of Management should also have **expertise on sustainability issues relevant to the Company** from the areas of Environment, Social and Governance (sustainability areas), whereby each sustainability area should be covered by at least one member of the Board of Management. Expertise is the special knowledge and experience acquired in the course of vocational education or training or in-depth knowledge and experience gained through further professional or other activities. Expertise in a sustainability area within the meaning of the requirements profile is met if the relevant person has knowledge or experience in at least two of the following focus topics within each sustainability area:

1. Environment:
- Zero-emission products
- CO_2-neutral production
- Supply chains

(respectively also with regard to resource consumption).

2. Social:
- Traffic safety
- Creating the conditions to be a good employer (in particular with regard to diversity, equal opportunities & inclusion, health, wellbeing & occupational safety, continuing education)
- Social responsibility (in particular respect for human rights in the Company and the supply chain).

3. Governance:
- Responsible governance
- Compliance & ESG-risk management
- Transparent reporting.

The Board of Management meets regularly, at least twice a year, as the Corporate Sustainability Board to discuss sustainability issues relevant to the Company. Members of the Board of Management also direct their attention to the focus topics of the sustainability areas outside of the meetings, in particular where such topics relate to their particular area of responsibility. All seven members of the Board of Management have special expertise in sustainability issues relevant to the Company. As of December 31, 2023 the sustainability areas they cover are: With Martin Daum, Dr. Andreas Gorbach, John O'Leary, Karl Deppen and Karin Rådström five members of the Board of Management have expertise in the **Environment** sustainability area. With Jürgen Hartwig one member of the Board of Management has expertise in the **Social** sustainability area. All members of the Board of Management have special expertise in the **Governance** sustainability area.

- **Gender Quota:** According to Section 76 Subsection 3a of the German Stock Corporation Act (AktG), in companies subject to this regulation at least one woman and one man must be a member of the Board of Management. As of December 31, 2023, the Board of Management had one woman, Karin Rådström, and six men among its seven members.
- **General Age Limit:** For the last possible age-related appointment or reappointment of a member of the Board of Management, the age of 62 relative to the starting date of the (new) term of office is used as benchmark, which should not yet have been reached at the time of the beginning of a (new) term of office. When it set this age limit, the Supervisory Board deliberately decided in favor of a flexible benchmark allowing the required leeway for an appropriate decision in individual cases. As of December 31, 2023, five of the seven members of the Board of Management were younger than the general age limit. Martin Daum was also younger than the general age limit at the beginning of his current term of office. John O'Leary, due to his outstanding experience and knowledge of the company, was reappointed to the Board of Management in the reporting year with effect from April 01, 2024, despite exceeding the general age limit.
- **Generation Mix:** In addition, an appropriate generation mix among the members of the Board of Management is to be ensured, whereby, at least three members of the Board of Management should be 57 years or younger at the beginning of the relevant term of office. As of December 31, 2023 six of the seven members of the Board of Management in office were 57 years old or younger at the beginning of their current term of office.
- **Internationality:** Decisions related to the composition of the Board of Management should also take into account internationality in the sense of different cultural backgrounds or international experience gained through multi-year assignments abroad, whereby, at least one member of the Board of Management shall be of international origin. Irrespective of the many years of international experience a majority of members of the Board of Management have gained, this target was already met as of December 31, 2023 due to the international background of John O'Leary and Karin Rådström.
- **Maximum Number of Mandates:** Generally, and subject to the disclosure of an exception in the Declaration of Compliance with the GCGC pursuant to Section 161 of the German Stock Corporation Act (AktG), members of the Board of Management of listed companies shall not hold more than two supervisory board mandates in listed companies or comparable functions, nor shall they hold the chair of the supervisory board in a non-group listed company. For the purposes of calculating the maximum number of mandates in accordance with the overall requirements profile, supervisory board memberships mandates in joint ventures that fall within the areas of responsibility of a member of the Board of Management are not considered as comparable functions. With regard to Karin Rådström, her mandate at Commercial Vehicle Charging Europe B.V. is a mandate in a joint venture that falls in her area of responsibility and which therefore does not count as a comparable function for the purposes of calculating the maximum number of mandates according to the overall requirements profile. This also applies to John O'Leary's mandates at Torc Robotics, Inc. and Greenlane Infrastructure, LLC, therefore John O'Leary will not exceed the maximum number of mandates according to the overall requirements profile even with the assumption of a further supervisory board mandate as of January 01, 2024. The requirements for the maximum number of mandates in accordance with the overall requirements profile were fulfilled as of December 31, 2023. Notwithstanding this, in the Declaration of Compliance a deviation to Recommendation C.5 of the GCGC was specified and explained.

The aspects described above are to be taken into consideration when staffing a specific Board of Management position. On the basis of a target profile that takes specific qualification requirements and the aforementioned criteria into account, the Presidential and Remuneration Committee then draws up a shortlist of available candidates with whom it conducts interviews. It then submits a recommendation to the Supervisory Board for its approval and gives the reasoning behind this recommendation. Decisions regarding appointments to the Board of Management are always governed by the Company's interests in consideration of all circumstances in each individual case. In the Supervisory Board's view, fundamental personal criteria that make a person suitable for a Board of Management position include, in particular, the individual's personality, integrity, convincing leadership qualities, expertise for the segment he or she will head, previous achievements, knowledge of the Company, and the ability to adapt business models and processes in a changing world. The Supervisory Board took the aspects described above into consideration when appointing the new member of the Board of Management for Finance and Controlling. The Supervisory Board has concluded that the requirements profile continues to be met, also including the appointment of Eva Scherer as new member of the Board of Management with effect from April 01, 2024.

Together with the Board of Management, the Supervisory Board also ensures a long-term succession planning for the Board of Management, for which it takes the overall requirements profile and the individual circumstances into account. In this process, it is to discuss the duration of the contracts of current Board of Management members, the possibility of extending them, and potential successors. The duties of the Presidential and Remuneration Committee of the Supervisory Board also include holding discussions about the Group's talented and exceptional executives at regular intervals. Executives at the management level below the Board of Management and persons of especially high potential are to be evaluated on the basis of an analysis of potential and the criteria of the overall requirements profile, and the next development steps are then to be discussed and defined together with the Board of Management. The succession planning process also includes a regular report from the Board of Management regarding the proportion and development of female executives. The Board of Management has the task of recommending a sufficient number of suitable candidates to the Supervisory Board. Daimler Truck Holding AG aims to primarily fill Board of Management positions with executives that have risen within the Group. Nonetheless, potential external candidates may also be evaluated and included in the selection process on a case-by-case basis, if necessary with the support of external human resources consulting services.

Supervisory Board

The Supervisory Board is to be composed so that its members as a whole are knowledgeable about the business sector in which the Company operates. The aim of the overall requirements profile for the Supervisory Board as a whole is also to ensure that the composition of the Supervisory Board is as diverse and mutually complementary as possible. The Supervisory Board as a whole must understand the Company's business model and also possess the knowledge, skills and experience needed to properly execute its task of supervising and advising the Board of Management. Overall, the members of the Supervisory Board should complement each other in terms of their expertise and professional experience in such a way that the entire Supervisory Board can draw on the broadest possible range of experience and different specialist knowledge. The Supervisory Board also views the diversity of its members in terms of age, gender, internationality and other personal attributes as an important foundation for effective collaboration. Resolutions of the Supervisory Board regarding proposals for candidates for election to the General Meeting shall always be governed by the Company's interests in consideration of all circumstances in each individual case.

The Supervisory Board fulfilled the overall requirements profile adopted in November 2022 in its composition until October 15, 2023 and in its current composition, following the resignation of Supervisory Board member Raymond Curry and the judicial appointment of Shintaro Suzuki with effect from October 16, 2023. In the interest of greater clarity, the Supervisory Board amended and restructured its requirements profile. The requirements profile of the Supervisory Board, as amended in December 2023, and the status of implementation determined by the Supervisory Board in December 2023 are described below. The implementation status is also presented at the end of this Declaration on Corporate Governance in the form of a qualification matrix. ↗ C.02 ↗ C.03

- **Diversity**
  - **Gender Quota:** By law, at least 30% of the members of the Supervisory Board must be women and at least 30% must be men. As of December 31, 2023 three women are represented on both the shareholder and employee representative sides. Thus, women are represented respectively at 30% both for the Supervisory Board in its entirety and on each side. Therefore, the gender ratio on the Supervisory Board complies with the legal requirements.

  - **General Age Limit:** Members who are proposed for election to the Supervisory Board for a full term of office should generally not be older than 72 years of age at the time of being elected. In specifying this general age limit, the Supervisory Board has intentionally refrained from stipulating a strict upper age limit and instead decided in favor of a flexible age limit that provides the necessary leeway for an appropriate assessment of the circumstances in individual cases, keeps the group of potential Supervisory Board candidates sufficiently broad and allows for reelection. No member of the Supervisory Board in office on December 31, 2023 was older than the general age limit at the time of their election.

  - **Generation Mix:** An appropriate generation mix among the members of the Supervisory Board is to be ensured. At least eight members of the Supervisory Board should be no more than 62 years old at the date of their election or reelection. Of the Supervisory Board members in office as of December 31, 2023, 17 members were aged 62 or younger at the time of their election or judicial appointment for the current term of office.

  - **Internationality:** In order to ensure appropriate internationality, for example, through many years of international experience, the Supervisory Board has set a target of at least 30% of international shareholder representatives and a resulting quota of 15% relative to the full Supervisory Board. Notwithstanding the many years of international experience of a large majority of the shareholder representatives, this target was already significantly exceeded by December 31, 2023 due to the international background of Michael Brosnan, Akihiro Eto, Jacques Esculier, Renata Jungo Brüngger, John Krafcik, Laura Ipsen, Martin H. Richenhagen and Marie Wieck on the shareholder side, with 80%, and with Shintaro Suzuki and Andrea Seidel on the employee side, resulting in 50% for the Supervisory Board as a whole.

- **Personal Suitability**
  - **Independence:** According to the recommendations of the GCGC on the independence of the members of the Supervisory Board, the Supervisory Board is to include what it considers to be an appropriate number of independent members on the shareholder side – also considering the shareholder structure. A member is to be considered independent in this sense if they are independent of the Company and its Board of Management, and of any controlling shareholder. There is no controlling shareholder in this sense at the Company; against the background of the deconsolidation agreement concluded with Mercedes-Benz Group AG, in particular Mercedes-Benz Group AG is not to be regarded as a controlling shareholder.

    The GCGC recommends that more than half of the shareholder representatives are to be independent of the Company and its Board of Management – and that these members must always include the Chairman of the Supervisory Board, the Chairman of the Audit Committee and the Chairman of the committee that

deals with the remuneration of the Board of Management. Within the meaning of this recommendation, a Supervisory Board member is to be considered independent, if they have no personal or business relationship with the Company or its Board of Management that may cause a substantial and not merely temporary conflict of interest.

It is up to the shareholder representatives of the Supervisory Board to assess the independence of its members. Four indicators of a possible lack of independence are to be considered (membership of the Board of Management within a period of two years prior to the appointment as member of the Supervisory Board; a material business relationship with the Company or an entity dependent on it, e.g., as a customer, supplier, creditor or advisor; a close family relationship with a member of the Board of Management; membership of the Supervisory Board for more than twelve years – all criteria apply both to Supervisory Board members themselves and to their close family members). The shareholder representative side is expressly granted the right to consider a Supervisory Board member independent if one or even multiple indicators are met, although this assessment is to be explained in the Declaration on Corporate Governance.

The Supervisory Board has concluded that – with the exception of Renata Jungo Brüngger and Harald Wilhelm – all shareholder representatives in office as of December 31, 2023 are independent of Daimler Truck Holding AG and its Board of Management, including, in particular, the Chairman of the Supervisory Board, who is also Chairman of the Presidential and Remuneration Committee, and the Chairman of the Audit Committee.

Other than the two exceptions mentioned, when taking into account the indicators of the GCGC, none of the shareholder representatives has a personal or commercial relationship with Daimler Truck Holding AG or its Board of Management that could give rise to a material conflict of interest that is not merely temporary in nature. With regard to Renata Jungo Brüngger and Harald Wilhelm, it should be noted that both, as serving members of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG (i.e., in a responsible function of a company outside the Group), maintain a significant business relationship with the Company or a company dependent on it due to the extensive contractual interrelationships that exist between the two groups also since the spin-off became effective in December 2021. Against this background, neither is currently considered to be independent of the Company within the meaning of Recommendation C.7 GCGC.

As a result – with the exception of Renata Jungo Brüngger and Harald Wilhelm – all shareholder representatives of the Supervisory Board (thus 80%) were deemed to be independent, namely Joe Kaeser, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Laura Ipsen, John Krafcik, Martin H. Richenhagen and Marie Wieck. An assessment of the independence of the employee representatives of the Supervisory Board was not conducted, as only the independence of the shareholder representatives is to be assessed in accordance with the recommendations of the GCGC.

- **Time Effort:** Each candidate for membership of the Supervisory Board and each member of the Supervisory Board must be able to devote the expected amount of time required and be willing and able to commit to engage with the content and participate in the necessary training and continuing education. Prior to each nomination, the Supervisory Board ensures that the candidates in question can devote the time required for the office.

- **General maximum Number of Mandates:** As a general rule and subject to the disclosure of an exception in the Declaration of Compliance with the GCGC pursuant to Section 161 of the German Stock Corporation Act (AktG), a Supervisory Board member who is also a member of the board of management of a listed company shall not hold more than two supervisory board mandates in non-group listed companies or comparable functions (including their membership of the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG) and shall not chair the Supervisory Board of non-group listed companies. As a general rule and subject to the disclosure of an exception in the Declaration of Compliance with the GCGC pursuant to Section 161 of the German Stock Corporation Act (AktG), Supervisory Board members who are not also members of the board of management of a listed company shall not accept more than five supervisory board mandates of non-group listed companies or perform comparable functions (again including their Supervisory Board mandate of Daimler Truck Holding AG), with the chair of one supervisory board being counted twice. Dual mandates of Supervisory Board members in other supervisory bodies of the same group are to be disregarded for the purposes of the calculation of the maximum number of mandates in accordance with the overall requirements profile. Due to having dual mandates within the same group, Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Harald Wilhelm, and Jörg Köhlinger therefore do not exceed the maximum number of mandates set out in the overall requirements profile. As of December 31, 2023, only Martin H. Richenhagen exceeded the maximum number of positions set out in the requirements profile. Nevertheless, the Supervisory Board is of the opinion that the overall requirements profile is met overall - since in the view of the Supervisory Board - there is no doubt that Martin H. Richenhagen was and is able to exercise all mandates appropriately, in particular as his many years of experience allow him to devote the appropriate amount of time. Changes in the mandates held by Martin H. Richenhagen that occurred and were communicated after the reporting date are recognized as part of the determination of the fulfillment of the requirements profile for the 2024 reporting year. With regard to Recommendations C.4 and C.5 of the GCGC, a deviation is explained and justified in the Declaration of Compliance with the GCGC.

- **General Limit for the Duration of Membership:** The overall requirements profile also includes a general limit for the duration of membership, according to which, as a general rule, only candidates who have been members of the Supervisory Board for no more than twelve years should be proposed for reelection to the Supervisory Board for a full term of office. The requirement is met for all current members of the Supervisory Board.

– **Knowledge and experience**
  – **Supervisory Board-related knowledge and experience:** The Supervisory Board shall, as a whole, possess knowledge and experience in areas of particular relevance to the Company. At least three members of the Supervisory Board should have knowledge and experience in each of the following areas:

    – Industry/Technology
    – IT/Digitalization
    – Human Resources/Organization
    – Strategy/Transformation
    – Finance/Capital Market.

    In order to demonstrate knowledge and experience in the five areas mentioned above it is not necessary that the criteria for both topics are fulfilled; the proof of knowledge and experience with regard to one topic of an area is sufficient.

    The composition should also take into account that there could be a requirement to acquire new competencies in the course of product, market and other developments.

    As can be seen in detail from the qualification matrix, the Supervisory Board as a whole in its current composition meets the defined requirements for Supervisory Board-related knowledge and experience. At least three members of the Supervisory Board have relevant knowledge or experience in each of the listed areas. In the interest of a clear presentation, the following details given in respect of the members of the Supervisory Board who are mentioned by name should therefore be viewed as examples and are not necessarily exhaustive. ↗ C.02 ↗ C.03

Industry/Technology
In the area of **Industry**, Jacques Esculier, Joe Kaeser, John Krafcik and Martin H. Richenhagen have proven knowledge and experience due to their extensive professional experience in industrial companies active in metal processing or in the automotive sector. In addition, the knowledge and extensive experience of the Works Council Chairmen and Chairwomen Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Lorz, Andrea Reith, Shintaro Suzuki (President of the Mitsubishi Worker's Union) and Thomas Zwick should be emphasized.

Jacques Esculier, Laura Ipsen, John Krafcik, Andrea Seidel, Shintaro Suzuki and Marie Wieck have a technical university degree. In addition, Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Jörg Köhlinger, Jörg Lorz, Andrea Reith, Roman Zitzelsberger and Thomas Zwick have an appropriate professional training in the area of **Technology**.

IT/Digitalization
In the area of **IT/Digitalization**, the knowledge and experience of Laura Ipsen, Andrea Seidel and Marie Wieck are particularly noteworthy. This also applies to John Krafcik due to his role as Chief Executive Officer to Google LLCs autonomous driving project. Renata Jungo Brüngger has knowledge and experience in the area of **Digitalization** due to her areas of responsibility as member of the Board of Management at Mercedes-Benz Group AG (responsible in particular for data protection, data governance and legal tech).

Human Resources/Organization
Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser and Marie Wieck in particular possess sound knowledge and experience in the area of **Human Resources** due to their extensive previous professional experience which they contribute to the Nomination Committee of the Supervisory Board. In addition to the members of the Supervisory Board who serve as works council chairmen/chairwomen, Shintaro Suzuki and the IG Metall (German Metalworker's Union) representatives Jörg Köhlinger and Roman Zitzelsberger, have proven knowledge and experience.

In the area of **Organization**, the relevant knowledge and experience of all shareholder representatives as well as Michael Brecht, Jörg Köhlinger and Roman Zitzelsberger due to their work in external supervisory bodies are particularly valuable for the work of the Supervisory Board.

Strategy/Transformation
In the area of **Strategy**, in addition to all shareholder representatives, Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Köhlinger, Andrea Seidel and Roman Zitzelsberger also have extensive knowledge and experience due to their former or current positions as Chief Executive Officers or Chief Financial Officers.

With regard to the **Transformation** of the Daimler Truck Group, the relevant experience of the employee representatives and on the shareholder side the experience of Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, John Krafcik and Harald Wilhelm due to their board activities in other industrial groups with similar transformation challenges, should be emphasized.

Finance/Capital Market
With Michael Brecht, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Joe Kaeser, Jörg Köhlinger, Harald Wilhelm, Roman Zitzelsberger and Thomas Zwick, nine members of the Supervisory Board have training or professional experience in the area of **Finance**.

The area of **Capital Market** is well covered by Jacques Esculier, Joe Kaeser and Martin H. Richenhagen as they have served as chairmen of listed companies as well as by Michael Brosnan, Akihiro Eto, Renata Jungo Brünnger and Harald Wilhelm due to their current or previous (Board of Management) activities in listed companies.

– **Financial Expertise according to GCGC:** The Supervisory Board must have at least one member with special knowledge and experience in the application of accounting principles and internal control and risk management systems. At least one other member should have special knowledge and experience in auditing of financial statements. The expertise in accounting and auditing also includes sustainability reporting or its respective audits. With Michael Brosnan, Joe Kaeser and Harald Wilhelm the

Supervisory Board has three financial experts who, as a result of their current or previous activities at other (listed) companies and ongoing training, have special knowledge and experience in the application of accounting principles and internal control and risk management systems. Michael Brosnan also has professional expertise in the auditing of financial statements. The expertise of the three aforementioned members of the Supervisory Board in the areas of accounting or auditing also includes sustainability reporting or its respective audits.

– **Sustainability Expertise according to GCGC:** At least four members of the Supervisory Board should have expertise in sustainability issues relevant to the Company in the areas of Environment, Social and Governance (sustainability areas), whereby each sustainability area should be covered by at least one member of the Supervisory Board. Expertise in this context relates to the special knowledge and experience which is acquired in the course of professional training or continuing education or deepened by the further professional or other activity. A person has expertise in a sustainability area within the meaning of the overall requirements profile if they have knowledge or experience in at least one of the defined focus topics of a sustainability area. The sustainability areas and focus topics correspond to those described above in the overall requirements profile for the Board of Management.

Environment
With regard to the dispersal of sustainability expertise within the Supervisory Board, the knowledge and experience of Joe Kaeser and Bruno Buschbacher particularly in the Environment sustainability area is worth highlighting. Bruno Buschbacher has specific expertise with regard to the focus topic zero-emission products in the engine construction field, key for Daimler Truck, which primarily relates to the manufacture of emission-free and low-emission truck engines. Joe Kaeser has particular expertise in the focus topic CO_2-neutral production, which has special importance in the industrial context, with particular consideration of emission reduction, resource conservation and energy efficiency in production, thanks to his long professional career, his work on supervisory boards and in the public sector. The Supervisory Board includes three further members with expertise in the Environment sustainability area. These are Michael Brecht (focus topic supply chains) and Roman Zitzelsberger and Thomas Zwick (each focus topic zero-emission products also with regard to resource consumption).

Social
The following eleven members of the Supervisory Board have relevant expertise in the Social sustainability area: Thanks to his many years of service at Waymo LLC, John Krafcik has special knowledge and experience with regard to the focus topic traffic safety in autonomous driving, an important research field for Daimler Truck. Renata Jungo Brüngger, Michael Brecht and Jörg Lorz each have expertise in the focus topic social responsibility (respect for human rights). The following members of the Supervisory Board have expertise in the focus topic creating the conditions to be a good employer: Jacques Esculier (wellbeing), Laura Ipsen (continuing education and diversity, equal opportunities & inclusion), Carmen Klitzsch-Müller (equal opportunities), Marie Wieck and Andrea Seidel (both diversity, equal opportunities & inclusion) as well as Shintaro Suzuki and Roman Zitzelsberger (each employee participation).

Governance
Owing to their professional careers, a large majority of Supervisory Board members have competences in the Governance sustainability area. In particular, worth highlighting is Marie Wieck's expertise in the focus topic responsible governance due to the increased consideration and anchoring of sustainability issues in corporate decisions as part of her professional and social commitment. The focus topic responsible governance is also covered by Laura Ipsen, Joe Kaeser and Renata Jungo Brüngger due to their particular expertise in the increased consideration and anchoring of sustainability issues in corporate decisions. Michael Brecht, Jörg Köhlinger and Roman Zitzelsberger also have expertise in the governance sustainability area, each focusing on co-determination issues, as do Renata Jungo Brüngger and Harald Wilhelm in the focus topic compliance and ESG-risk management. The focus topic transparent reporting is covered in particular by the two financial experts on the Audit Committee Michael Brosnan and Harald Wilhelm.

Proposals by the Supervisory Board for the election of shareholder representatives by the General Meeting, for which the Nomination Committee submits recommendations, are to take into account the aspects outlined above and aim to satisfy the overall requirements profile for the Supervisory Board as a whole. The Nomination Committee is to draw up a shortlist of proposed members on the basis of a target profile, taking into account the specific qualification requirements and the aforementioned criteria, hold structured discussions with these proposed members, and in the process also obtain assurance that the proposed member has sufficient time to be able to exercise the mandate with due care. The Nomination Committee then recommends a candidate to the Supervisory Board for its approval and includes an explanation of its recommendation. Resolutions of the Supervisory Board regarding proposals for candidates for election to the General Meeting shall always be governed by the Company's interests in consideration of all circumstances in each individual case.

Qualification matrix for the Supervisory Board

The implementation status of the overall requirements profile for the Supervisory Board as of December 31, 2023 can also be found in the qualification matrix for shareholder representatives and the qualification matrix for employee representatives shown below:

C.02

Qualification matrix reflects implementation status of the overall requirements profile – shareholder representatives

As of 12/2023		Kaeser	Brosnan	Esculier	Eto	Ipsen	Jungo Brüngger	Krafcik	Richenhagen	Wieck	Wilhelm
Personal Data	Joined Supervisory Board in	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
	Year of Birth	1957	1955	1959	1960	1964	1961	1961	1952	1960	1966
	Nationality	German	US-American	French	Japanese	US-American	Swiss	US-American	US-American/ German	US-American	German
	Educational/Professional Background	Business Administration	Business Administration	MBA/ Aerospace	Law/ Automotive	International Relations/ Management	Law/ Automotive	Technical Engineering/ Business Administration	Business Administration/ Agriculture	MBA/Information Technology	Business Administration
Diversity	Gender[1]	male	male	male	male	female	female	male	male	female	male
	General Age Limit	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Generation Mix			✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
	Internationality		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Personal Suitability	Independence[2]	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
	Time Effort	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	No Overboarding[3]	✓[5]	✓	✓	✓	✓	✓[5]	✓		✓	✓[5]
	General Limit for Duration of Membership[2]	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Supervisory Board-related Knowledge and Experience	Industry	✓		✓			✓	✓	✓		✓
	Technology			✓		✓		✓		✓	
	IT					✓		✓		✓	
	Digitalization					✓	✓	✓		✓	
	Human Resources	✓		✓		✓	✓			✓	✓
	Organization	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Strategy	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Transformation	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓
	Finance	✓	✓	✓	✓						✓
	Capital Market	✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓
Financial Expertise according to GCGC	Accounting	✓	✓								✓
	Audit		✓								
Sustainability Expertise according to GCGC	Environment[4]	✓									
	Social[4]			✓		✓	✓	✓		✓	
	Governance[4]	✓	✓			✓	✓			✓	✓

1 Requirements of the German Stock Corporation Act (AktG) regarding Gender Quota met.
2 According to German Corporate Governance Code (GCGC).
3 Group mandates only counted once according to requirements profile.
4 Expertise regarding sustainability issues relevant to Daimler Truck.
5 Fulfillment of requirements profile however Overboarding in accordance with GCGC.

C.03

Qualification matrix reflects implementation status of the overall requirements profile – employee representatives

As of 12/2023		Brecht	Buschbacher	Klitzsch-Müller	Köhlinger	Lorz	Reith	Seidel	Suzuki	Zitzelsberger	Zwick
Personal Data	Joined Supervisory Board in	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2022	2023	2021	2021
	Year of Birth	1965	1978	1970	1963	1972	1984	1979	1969	1966	1966
	Nationality	German	German	German	German	German	German	Swiss	Japanese	German	German
	Educational/Professional Background	General Management/ Automotive Technician	Industrial Mechanics/ Business Administration	Business Administration	Industrial Clerk/ Akademie der Arbeit	General Management	Social Economics	Business Informatics/ Information Technology	Engineering	General Management	Business Administration
Diversity	Gender[1]	male	male	female	male	male	female	female	male	male	male
	General Age Limit	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Generation Mix	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internationality							✓	✓		
Personal Suitability	Independence[2]	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Time Effort	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	No Overboarding[3]	✓	✓	✓	✓[5]	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	General Limit for Duration of Membership[2]	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Supervisory Board-related Knowledge and Experience	Industry	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓
	Technology	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	IT							✓			
	Digitalization							✓			
	Human Resources	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Organization	✓			✓					✓	
	Strategy	✓	✓	✓	✓			✓		✓	
	Transformation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Finance	✓			✓					✓	✓
	Capital Market										
Financial Expertise according to GCGC	Accounting										
	Audit										
Sustainability Expertise according to GCGC	Environment[4]	✓	✓							✓	✓
	Social[4]	✓		✓		✓		✓	✓	✓	
	Governance[4]	✓			✓					✓	

1 Requirements of the German Stock Corporation Act (AktG) regarding Gender Quota met.
2 According to German Corporate Governance Code (GCGC).
3 Group mandates only counted once according to requirements profile.
4 Expertise regarding sustainability issues relevant to Daimler Truck.
5 Fulfillment of requirements profile however Overboarding in accordance with GCGC.

Managers' transactions

Members of the Board of Management and of the Supervisory Board are legally required pursuant to Article 19 Regulation (EU) No. 596/2014 of the European Parliament and of the Council of April 16, 2014 on market abuse (Market Abuse Regulation) to disclose transactions conducted for their own account involving shares or debt instruments of Daimler Truck Holding AG, related derivatives or other related financial instruments, insofar as the total amount of the transactions conducted by the member or related persons reaches or exceeds the sum of €20,000 within a single calendar year. The transactions disclosed to Daimler Truck Holding AG are duly published.

Shareholders and General Meeting

The shareholders exercise their membership rights, in particular their voting rights, at the Company's General Meeting. With the exception of own shares held by the Company (treasury shares), from which the Company does not derive any rights, each share of Daimler Truck Holding AG entitles the holder to one vote. At the General Meeting, shareholders regularly take decisions on, among other things, the appropriation of distributable profits, the election of the external auditor, the discharge of the members of the Board of Management and the Supervisory Board, the approval of the annual remuneration report, and the election of shareholder representatives, which is regularly carried out as an individual election. The remuneration system for the Board of Management and the remuneration of members of the Supervisory Board must be submitted to the General Meeting every four years at least. Amendments to the Articles of Incorporation and certain capital measures are also decided upon at the General Meeting and implemented by the Board of Management, and where necessary with the Supervisory Board's approval. By resolution of the Annual General Meeting on June 21, 2023 the Board of Management has been authorized via amendment to the Articles of Incorporation to provide for the General Meeting to be held without the physical presence of the shareholders or their proxies at the venue of the general meeting (virtual general meeting). This authorization is valid until the expiry of August 31, 2025.

Shareholders who are entered in the Company's shareholder register on the day of the General Meeting and who have registered in good time prior to the General Meeting in accordance with the provision in the convocation will be permitted to attend the General Meeting and can exercise their voting rights. The details, in particular of registration and the freeze on changes in the shareholder register required for technical reasons prior to the General Meeting and the options for exercising voting rights (by proxy, e.g., Company proxies bound by instructions and possibly by postal vote), are published together with the convocation to the General Meeting in the German Federal Gazette (Bundesanzeiger).

Shareholders can submit motions on resolutions proposed by the Board of Management and the Supervisory Board and challenge the resolutions made at the General Meeting. The reports, documents and information required by law for the General Meeting, including the Annual Report, are available at www.daimlertruck.com/en/investors/financial-calendar/annual-general-meetings, as is the agenda for the General Meeting and any countermotions or election proposals from shareholders and other documents and information on the General Meeting.

As part of our comprehensive investor relations activities we maintain close contact with our shareholders. We provide shareholders, financial analysts, shareholder associations, the media and interested members of the public with extensive and regular information on the status of the Company and inform them immediately of any significant business changes. The Chairman of the Supervisory Board is also regularly prepared, within reasonable limits, to hold discussions with investors on issues relating specifically to the Supervisory Board.

We make extensive use of the Company's website for our investor relations work, in addition to other communication channels. All material information published in the 2023 financial year, including annual, quarterly and interim reports, capital market releases, voting rights notifications according to the German Securities Trading Act (Wertpapierhandelsgesetz or WpHG), presentations and audio recordings from analyst and investor events and conference calls, as well as the financial calendar, are available at www.daimlertruck.com/en/investors. In any case, the dates of the General Meeting, the Annual Results Conference and the analysts' conferences are announced well in advance in the financial calendar.



D

Consolidated Financial Statements

Consolidated Statement of Income	**173**
Consolidated Statement of Comprehensive Income	**174**
Consolidated Statement of Financial Position	**175**
Consolidated Statement of Cash Flows	**176**
Consolidated Statement of Changes in Equity	**177**
Notes to the Consolidated Financial Statements	**178**

Consolidated Statement of Income

D.01

In millions of euros	Note	2023	2022
Revenue	5	55,890	50,945
Cost of sales	6	-43,968	-41,513
Gross profit		11,922	9,432
Selling expenses	6	-2,890	-2,928
General administrative expenses	6	-2,413	-1,957
Research and non-capitalized development costs	6	-1,757	-1,618
Other operating income	7	664	880
Other operating expense	7	-101	-177
Profit/loss on equity-method investments, net	14	-109	-226
Other financial income/expense, net	8	-132	90
Earnings before interest and taxes (EBIT)	35	5,183	3,496
Interest income	9	384	198
Interest expense	9	-241	-245
Profit before income taxes		5,327	3,449
Income taxes	10	-1,355	-686
Net profit		3,971	2,763
thereof profit attributable to non-controlling interests		196	98
thereof profit attributable to shareholders		3,775	2,665
Earnings per share[1] (in euros) for profit attributable to shareholders	37		
Basic and diluted		4.62	3.24

1 For information on the weighted average number of shares used in the earnings per share calculation, refer to Note 21. Equity.

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

Consolidated Statement of Comprehensive Income[1]

D.02

In millions of euros	2023	2022
Net profit	**3,971**	2,763
Currency translation adjustments	**-481**	54
Debt instruments		
Unrealized gains/losses (pre-tax)	**2**	2
Taxes on unrealized gains/losses and on reclassifications	**–**	–
Debt instruments (after tax)	**2**	2
Derivative financial instruments		
Unrealized gains/losses (pre-tax)	**-118**	136
Reclassifications to profit or loss (pre-tax)	**1**	6
Taxes on unrealized gains/losses and on reclassifications	**31**	-33
Derivative financial instruments (after tax)	**-87**	109
Items that may be reclassified to profit/loss	**-566**	165
Equity instruments		
Unrealized gains/losses (pre-tax)	**-1**	-11
Taxes on unrealized gains/losses and on reclassifications	**-3**	-1
Equity instruments (after tax)	**-4**	-12
Actuarial gains/losses from pensions and similar obligations		
Actuarial gains/losses from pensions and similar obligations (pre-tax)	**-50**	1,320
Taxes on actuarial gains/losses from pensions and similar obligations	**-2**	-153
Actuarial gains/losses from pensions and similar obligations (after tax)	**-52**	1,167
Items that will not be reclassified to profit/loss	**-57**	1,155
Other comprehensive income/loss, net of taxes	**-622**	1,320
thereof loss attributable to non-controlling interests, net of taxes	**-25**	-31
thereof income/loss attributable to shareholders, net of taxes	**-597**	1,351
Total comprehensive income	**3,349**	4,083
thereof income attributable to non-controlling interests	**171**	67
thereof income attributable to shareholders	**3,178**	4,016

1 Refer to Note 21. Equity for further information on the Consolidated Statement of Comprehensive Income.

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

Consolidated Statement of Financial Position

D.03

In millions of euros	Note	At December 31, 2023	2022
Assets			
Intangible assets	11	2,876	2,779
Property, plant and equipment	12	7,979	7,993
Equipment on operating leases	13	4,530	4,433
Equity-method investments	14	1,051	1,073
Receivables from financial services	15	14,067	12,359
Marketable debt securities and similar investments	16	57	21
Other financial assets	17	823	828
Deferred tax assets	10	1,873	1,643
Long-term trade receivables	20	17	105
Other assets	18	385	364
Total non-current assets		33,658	31,598
Inventories	19	9,155	8,815
Trade receivables	20	5,245	4,577
Receivables from financial services	15	12,147	10,066
Cash and cash equivalents		7,067	5,944
Marketable debt securities and similar investments	16	1,751	1,124
Other financial assets	17	678	677
Other assets	18	1,511	1,168
Total current assets		37,554	32,371
Total assets		71,212	63,969

In millions of euros	Note	At December 31, 2023	2022
Equity and liabilities			
Share capital		823	823
Capital reserves		14,277	14,277
Retained earnings		8,501	5,847
Other reserves		-1,995	-895
Equity attributable to shareholders		21,605	20,052
Non-controlling interests		620	554
Total equity	21	22,224	20,606
Provisions for pensions and similar obligations	23	1,212	1,147
Provisions for other risks	24	2,784	2,743
Financing liabilities	25	17,125	13,328
Other financial liabilities	26	1,814	2,110
Deferred tax liabilities	10	40	65
Deferred income	27	984	1,000
Contract and refund liabilities	28	2,106	1,940
Other liabilities	29	107	53
Total non-current liabilities		26,171	22,386
Trade payables		5,059	5,317
Provisions for other risks	24	2,520	2,206
Financing liabilities	25	8,602	7,511
Other financial liabilities	26	2,870	2,716
Deferred income	27	522	655
Contract and refund liabilities	28	2,169	1,871
Other liabilities	29	1,076	701
Total current liabilities		22,817	20,977
Total equity and liabilities		71,212	63,969

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

Consolidated Statement of Cash Flows[1]

D.04

In millions of euros	2023	2022
Profit before income taxes	**5,327**	3,449
Depreciation and amortization/impairments	**1,133**	1,120
Other non-cash expense and income	**101**	300
Gains (-)/losses (+) on disposals of assets	**-13**	-15
Change in operating assets and liabilities		
Inventories	**-550**	-1,143
Trade receivables	**-660**	-631
Trade payables	**-112**	904
Receivables from financial services	**-4,097**	-3,385
Vehicles on operating leases	**-160**	-141
Cash outflows from the settlement of pre-existing relationships	**–**	-171
Other operating assets and liabilities	**816**	277
Dividends received from equity-method investments	**16**	13
Income taxes paid	**-1,415**	-1,100
Cash flows from operating activities	**386**	-523
Additions to property, plant and equipment	**-1,026**	-898
Additions to intangible assets	**-280**	-234
Proceeds from disposals of property, plant and equipment and intangible assets	**70**	106
Proceeds from disposals of shareholdings	**–**	52
Net cash outflows from the acquisition of financial service business	**–**	-2,059
Net cash inflows from the acquisition of financial service business	**–**	55
Investments in other shareholdings	**-206**	-213
Acquisition of marketable debt securities and similar investments[2]	**-3,077**	-3,357
Proceeds from sales of marketable debt securities and similar investments[2]	**2,459**	2,367
Other	**-23**	13
Cash flows from investing activities	**-2,082**	-4,167

In millions of euros	2023	2022
Change in short-term financing liabilities	**710**	-1,649
Additions to long-term financing liabilities	**12,557**	10,327
Repayment of long-term financing liabilities	**-8,613**	-5,269
Dividend paid to shareholders of Daimler Truck Holding AG	**-1,070**	–
Dividends paid to non-controlling interests	**-97**	-52
Acquisition of treasury shares	**-557**	–
Transactions with the Mercedes-Benz Group	**–**	-23
Cash flows from financing activities	**2,931**	3,334
Effect of foreign exchange rate changes on cash and cash equivalents	**-113**	56
Net increase in cash and cash equivalents	**1,123**	-1,300
Cash and cash equivalents at beginning of period	**5,944**	7,244
Cash and cash equivalents at end of period	**7,067**	5,944

1 Refer to Note 30. Consolidated Statement of Cash Flows for further information on the Consolidated Statement of Cash Flows.
2 The prior year reporting has been updated due to an immaterial error.

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

Consolidated Statement of Changes in Equity[1]

D.05

In millions of euros	Share capital	Capital reserve	Retained earnings[2]	Other reserves: items that may be reclassified in profit/loss: Currency translation	Other reserves: items that may be reclassified in profit/loss: Equity instruments/ debt instruments	Other reserves: items that may be reclassified in profit/loss: Derivative financial instruments	Treasury shares	**Equity attributable to shareholders**	Non-controlling interests	**Total equity**
Balance at January 1, 2022	823	14,277	1,886	-1,092	13	13	–	15,920	503	16,423
Net profit	–	–	2,665	–	–	–	–	2,665	98	2,763
Other comprehensive income after taxes	–	–	1,180	72	-10	109	–	1,351	-31	1,320
Total comprehensive income	–	–	3,845	72	-10	109	–	4,016	67	4,083
Dividends	–	–	–	–	–	–	–	–	-52	-52
Acquisition of treasury shares	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Other changes	–	–	116	–	–	–	–	116	36	152
Balance at December 31, 2022	**823**	**14,277**	**5,847**	**-1,020**	**3**	**122**	**–**	**20,052**	**554**	**20,606**
Balance at January 1, 2023	**823**	**14,277**	**5,847**	**-1,020**	**3**	**122**	**–**	**20,052**	**554**	**20,606**
Net profit	**–**	**–**	**3,775**	**–**	**–**	**–**	**–**	**3,775**	**196**	**3,971**
Other comprehensive income after taxes	**–**	**–**	**-52**	**-456**	**-3**	**-86**	**–**	**-597**	**-25**	**-622**
Total comprehensive income	**–**	**–**	**3,723**	**-456**	**-3**	**-86**	**–**	**3,178**	**171**	**3,349**
Dividends	**–**	**–**	**-1,070**	**–**	**–**	**–**	**–**	**-1,070**	**-97**	**-1,167**
Acquisition of treasury shares	**–**	**–**	**-103**	**–**	**–**	**–**	**-557**	**-660**	**–**	**-660**
Other changes	**–**	**–**	**104**	**–**	**–**	**–**	**–**	**104**	**-8**	**96**
Balance at December 31, 2023	**823**	**14,277**	**8,501**	**-1,476**	**–**	**36**	**-557**	**21,605**	**620**	**22,224**

1 Refer to Note 21. Equity for further information on changes in equity.
2 Retained earnings also include items that will not be reclassified to the Consolidated Statement of Income.

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

Notes to the Consolidated Financial Statements

1. General information and significant accounting policies

General information
The accompanying consolidated financial statements of Daimler Truck Holding AG (the Consolidated Financial Statements) have been prepared in accordance with Section 315e of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch or HGB) and comply with the International Financial Reporting Standards (IFRS) and the interpretations of the IFRS Interpretations Committee as adopted by the European Union (EU).

The Consolidated Financial Statements present the operations of Daimler Truck Holding AG (DTHAG) and its subsidiaries (also referred to as "Daimler Truck", the "Daimler Truck Group" or the "Group").

Daimler Truck Holding AG is a stock corporation organized under the laws of the Federal Republic of Germany. The Company is domiciled in Stuttgart and entered in the Commercial Register of the District Court of Stuttgart under No. HRB 778600 with its business address at Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Germany.

The Daimler Truck Group is a manufacturer of commercial vehicles with a worldwide product range of trucks and buses. Financial services relating to these products complement the offering. Daimler Truck Holding AG is the parent company of the Daimler Truck Group.

The commercial vehicle business comprises four vehicle segments (refer to Note 35. Segment reporting) which produce trucks, buses and engines, and provide related services as well as manufacture and market brand-specific products. Other business activities and investments, as well as functions and services provided by the Group's headquarters and other Group companies that are not allocated to the vehicle segments, as well as centrally managed projects, are reported under reconciliation in the segment reporting. The vehicle segments and reconciliation, together, are referred to as the "Industrial Business." All related financial services activities, which constitute an additional segment, referred to as "Financial Services."

The Consolidated Financial Statements comprise the Consolidated Statement of Income, the Consolidated Statement of Comprehensive Income, the Consolidated Statement of Financial Position, the Consolidated Statement of Cash Flows, the Consolidated Statement of Changes in Equity and the Notes to the Consolidated Financial Statements, prepared on a going concern basis.

The Consolidated Financial Statements are presented in euros. Amounts are stated in millions of euros, except where otherwise indicated. Rounding differences may arise when individual amounts or percentages are added together.

The Consolidated Financial Statements were presented to and approved for publication by the Board of Management of Daimler Truck Holding AG on February 29, 2024.

Accounting policies

IFRS applied
The Consolidated Financial Statements as of December 31, 2023 have been prepared in accordance with the IFRS applicable for periods beginning on or after January 1, 2023. The accounting policies applied in the Consolidated Financial Statements therefore comply with the IFRS applicable in the EU as of December 31, 2023 for all periods presented.

IFRS issued, endorsed by the EU and adopted in the reporting period for the first time
In May 2023, the International Accounting Standards Board (IASB) issued changes to IAS 12 "Income Taxes" due to the reform of international tax law – model regulations for Pillar Two. The changes were adopted by the EU in November 2023. The Group applied amendments to IAS 12 following publication on May 23, 2023. The amendments contain a temporary, mandatory and immediately applicable exemption from the accounting of deferred taxes resulting from the introduction of the global minimum tax. They also prescribe specific disclosures in the notes on the impact of the minimum taxation. The mandatory exception must be applied retrospectively. However, because no new legislation to implement the global minimum tax was enacted or substantively enacted at December 31, 2022, in any jurisdiction in which the Group operates, and no related deferred tax was recognized at that date, the retrospective application has no impact on the Consolidated Financial Statements.

Daimler Truck applies the amendments to IAS 1 "Presentation of Financial Statements" and Practice Statement 2 „Making Materiality Judgements" published by the IASB on February 12, 2021 for the first time as of January 1, 2023. IAS 1 stipulates that companies must disclose all material accounting policies. Previously, the standard referred to significant accounting policies. The amendments define what is meant by "material accounting policies" and how to identify them. They also clarify that immaterial information about accounting policies need not be disclosed. However, if disclosed, this should not obscure material information about accounting policies. In addition to the amendment to IAS 1, IFRS Practice Statement 2 has also been amended to provide companies with guidance on the practical application of the concept of materiality to accounting policy disclosures. The amendments now require "disclosures about material accounting policies" instead of "disclosure of significant accounting policies." In addition, they also provide guidance on considering materiality for accounting policy disclosures, which will help entities provide useful and entity-specific accounting policy disclosures that users of financial statements need to understand other information contained in the Consolidated Financial Statements. Although the amendments did not result in a change in the accounting policies themselves, they affected the disclosures on accounting policies made in the notes to the Consolidated Financial Statements, but had no impact on the measurement, recognition or presentation of items in the Consolidated Financial Statements.

In addition, no new standards or other amendments and improvements to standards have been adopted that are mandatory for financial years beginning on January 1, 2023 and are expected to

have a material impact on the profitability, liquidity and capital resources and financial position of the Group.

IFRS issued, but not yet adopted
In May 2023, the IASB published amendments to IAS 7 “Statement of Cash Flows” and IFRS 7 “Financial Instruments: Disclosures”, which provide for additional disclosure requirements for companies regarding supplier financing. The changes are mandatory for the first time for reporting periods beginning on or after January 1, 2024. Daimler Truck is affected by these disclosure requirements and will include the new requirements in the notes.

The International Accounting Standards Board has issued further amendments and improvements to standards, which are partially endorsed and not yet applied and which are not expected to have a material impact on the Group's profitability, liquidity and capital resources and financial position.

Presentation

Consolidated Statement of Financial Position
The presentation in the Consolidated Statement of Financial Position differentiates between current and non-current assets and liabilities. Assets and liabilities are generally classified as current if they are expected to be realized or fall due within one year. Deferred tax assets and liabilities as well as assets and provisions for pensions and similar obligations are generally presented as non-current items.

Consolidated Statement of Income
The Consolidated Statement of Income is presented using the cost-of-sales method.

Measurement
The Consolidated Financial Statements have been prepared on the historical-cost basis with the exception of certain items such as financial assets measured at fair value through profit or loss, derivative financial instruments, hedged items, and pensions and similar obligations. The measurement models applied to those exceptions are described below.

Principles of consolidation
The Consolidated Financial Statements include the financial statements of Daimler Truck Holding AG and the financial statements of all subsidiaries, including structured entities, which are directly or indirectly controlled by Daimler Truck Holding AG.

If subsidiaries are not consolidated for reasons of materiality, the shares in these companies are valued at amortized costs. The materiality assessment is carried out on the basis of sales, earnings and total assets. The financial statements of consolidated subsidiaries which are included in the Consolidated Financial Statements are prepared as at the reporting date of the Consolidated Financial Statements.

Investments in associated companies, joint ventures or joint operations
Joint operations that have no significant impact on the Consolidated Financial Statements are generally accounted for using the equity method.

Entities measured at amortized cost
Subsidiaries, associated companies, joint ventures and joint operations whose business are dormant or due to their minimal business activities, both individually and collectively, are not material for the Group and for conveying a true and fair view of the profitability, liquidity and capital resources and financial position, are generally measured at amortized cost in the Consolidated Financial Statements.

Foreign currency translation
Assets and liabilities of foreign companies for which the functional currency is not the euro are translated into euros using period-end exchange rates. Any resulting translation differences are recognized in other comprehensive income. The components of equity are translated using historical exchange rates. The Consolidated Statement of Income and the Consolidated Statement of Cash Flows are translated into euros using the average exchange rates for the quarters of the respective year.

The exchange rates of the US dollar, the Brazilian real, and the Japanese yen – the most significant foreign currencies for the Daimler Truck Group – are as shown in table ↗ D.06.

D.06

Exchange rates

	December 31, 2023			December 31, 2022		
	USD	**BRL**	**JPY**	USD	BRL	JPY
	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =
First quarter	**1.0730**	**5.5750**	**141.9800**	1.1217	5.8696	130.4600
Second quarter	**1.0887**	**5.3859**	**149.7200**	1.0647	5.2384	138.2100
Third quarter	**1.0884**	**5.3109**	**157.2500**	1.0070	5.2834	139.1600
Fourth quarter	**1.0751**	**5.3294**	**159.1200**	1.0205	5.3700	144.2400
Spot exchange rate	**1.1050**	**5.3618**	**156.3300**	1.0666	5.6386	140.66

Hyperinflation
To determine whether a country is to be considered as in a hyperinflationary economy, the Daimler Truck Group refers to the list published by the International Practices Task Force (IPTF), the Center for Audit Quality and other relevant international publications. If a country is considered as hyperinflationary, IAS 29 “Financial Reporting in Hyperinflationary Economies” has to be applied from the beginning of the respective reporting period, i.e. from January 1 of the respective reporting year.

Argentina and Turkey are classified as hyperinflationary countries. The activities of the Daimler Truck Group in both countries are recognized in accordance with IAS 29 if the functional currency is the local currency. The accounting impact is included in retained earnings within “Other” in the Consolidated Statement of Changes in Equity.

Revenue recognition
When selling new and used vehicles, spare parts and other related products, control is regularly transferred to the customer upon delivery. The payments from the sales of new and used vehicles, spare parts and other related products are usually due immediately or within a short payment period.

Dealers may finance their vehicle inventory by means of dealer inventory financing provided by Financial Services, as described in Note 35. Segment reporting. Furthermore, end-customers may be able to obtain financing in the form of a loan via Financial Services. Receivables from sales financing with end-customers and dealers are presented in receivables from financial services. Further information is provided in Note 15. Receivables from financial services.

Revenue recognition from the sale of vehicles for which the Group enters into a repurchase obligation is dependent on the form of the repurchase agreement. Explanations can be found under “Daimler Truck Group as a lessor.”

Agreements in which the Daimler Truck Group guarantees its customer a minimum sales value that the customer will realize upon sale (residual value guarantee) do not constrain the customer's ability to determine the use of the asset and essentially derive the remaining benefit from it. At contract inception of a sale with a residual value guarantee, revenue is therefore recognized which must be reduced by the necessary accrual for the potential compensation payment to the customer.

Under a contract manufacturing agreement, the Daimler Truck Group sells assets to a third party service provider from which the Daimler Truck Group buys back the manufactured products after completion of the commissioned work. If the sale of the assets is not accompanied by the transfer of control to the third party service provider, no revenue is recognized under IFRS 15 “Revenue from Contracts with Customers”.
The Group offers extended, separately invoiced warranties for certain products as well as service and maintenance contracts. Revenue from these contracts is deferred insofar as a customer has made an advance payment and is generally recognized over the contract period in proportion to the costs expected to be incurred based on historical information. A loss on these contracts is recognized in the current financial year if the expected costs for outstanding services under the contract exceed unearned revenue. Usually, those contracts are paid in advance or in equal installments over the contract term.

For multiple-element arrangements, such as when vehicles are sold with free or reduced-in-price maintenance programs or with free online services, the Group generally allocates revenue to the various elements based on their estimated relative stand-alone selling prices. To determine stand-alone selling prices, the Daimler Truck Group primarily uses price lists taking into account average discounts granted to its customers.

Vehicles may be initially sold to non-Group dealers. Subsequently, a customer may decide to enter into a leasing contract with Financial Services regarding such a vehicle. The vehicle is therefore sold by the non-Group dealer to Financial Services and a leasing contract is entered into with the customer. When control of the vehicle is transferred to the non-Group dealer, the Daimler Truck Group recognizes revenue from the sale of the vehicle.

The incremental cost of obtaining contracts is recognized as an expense when incurred if the amortization period would not exceed one year.

The Daimler Truck Group does not adjust the promised amount of consideration for the effects of a significant financing component if at contract inception it is expected that the period between the transfer of a promised good or service to a customer and payment by the customer will be no longer than one year.

Revenue also includes revenue from the rental and leasing business as well as interest from the Financial Services business. Revenue generated from operating leases is recognized on a straight-line basis over the term of the contracts. Revenue is also generated at the end

of lease contracts from the subsequent sale of the vehicles. Revenue from receivables from financial services is recognized using the effective interest method.

Depending on different market conditions in individual countries, the respective product life cycles and product-dependent factors (such as the level of discounts offered by competitors, overcapacity, competitive intensity and customer demand behavior), the Daimler Truck Group uses various programs to promote sales. The programs include financial incentives for dealers and customers as well as lease subsidies or loans at reduced interest rates, which are reported as follows:

- Revenue is recognized net of sales reductions such as cash discounts and sales incentives granted.
- When loans are issued below market interest rates, the related receivables are recognized at present value (using market rates) and revenue is reduced by the interest incentive granted.
- If subsidized leasing fees are agreed upon in connection with finance leases, revenue from the sale of a vehicle is reduced by the amount of the interest incentive granted.

Government grants
Government grants related to assets are deducted from the carrying amount of the asset and are recognized in earnings over the life of a depreciable asset as a reduced depreciation expense. Government grants which compensate the Group for expenses are recognized in the Consolidated Statement of Income as other operating income in the period in which the expenses to be compensated are incurred.

Profit/loss on equity-method investments, net
This item includes all income and expenses in connection with investments accounted for using the equity method. In addition to pro rata profits and losses from financial investments, it also includes profits and losses resulting from the sale of equity interests or the remeasurement of equity interests following a loss of significant influence or joint control. This item also includes impairment losses and/or gains on the reversal of such impairments of equity-method investments.

Other financial income/expense, net
Other financial income/expense, net includes all income and expense from financial transactions which are included neither in interest income nor in interest expense or, in the case of the Financial Services segment, neither in revenue nor in cost of sales. For example, the expense from the compounding of interest on provisions for other risks is recognized in this line item.

Furthermore, income and expenses from equity interests are included in the other financial income/expense, net, to the extent that they are not reported in the Profit/loss on equity-method investments, net.

Interest income and interest expense
Interest income and interest expense include interest income from investments in securities and from cash and cash equivalents as well as interest expense from liabilities. Furthermore, interest and changes in fair values related to interest rate hedging activities as well as income and expense resulting from the allocation of premiums and discounts are included. The interest components of defined benefit pension obligations and other similar obligations as well as of the plan assets available to cover these obligations and interest on supplementary income tax payments or reimbursements are also presented in this line item.

For the Financial Services segment, interest income and expense and gains or losses from derivative financial instruments related to the financial services business are disclosed under revenue and cost of sales respectively.

Income taxes
The Group has determined that interest and penalties on income taxes, including uncertain income tax items, do not meet the definition of income taxes and are therefore recognized in accordance with IAS 37 “Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets”.

Furthermore, the Group has determined that the global minimum top-up tax, which will be levied from 2024 in accordance with Pillar Two regulations, is an income tax in the scope of IAS 12. The Group has applied the temporary mandatory relief from deferred tax accounting for the impacts of the top-up tax and accounts for it as a current tax when it is incurred.

Intangible assets
Intangible assets are measured at acquisition or production cost less accumulated amortization. If necessary, accumulated impairment losses are recognized.

Development costs for vehicles and components are capitalized if the conditions according to IAS 38 “Intangible Assets” are fulfilled. Capitalized development costs include all direct individual costs as well as proportionately attributable overheads and are amortized on a straight-line basis over the expected product life (in general with a maximum amortization period of ten years). Capitalized development costs for which the projects have not yet been completed are only impaired if the project is either canceled or as a result of the annual impairment test, performed at the CGU level. Amortization of capitalized development costs is an element of manufacturing costs and is allocated to those vehicles and components for which they were generated. When inventories or vehicles are sold, they are taken into account in the cost of sales.

Other intangible assets with finite useful lives are generally amortized on a straight-line basis over their useful lives (three to ten years).

If goodwill arises in the course of a company acquisition, the full goodwill method is used. Non-controlling interests are recognized at the corresponding share of the identifiable net assets measured at fair value.

Property, plant and equipment
Property, plant and equipment are recognized at acquisition or manufacturing costs less accumulated depreciation. If necessary, accumulated impairment losses are recognized.

The costs of internally produced equipment and facilities include all direct individual costs and proportionately attributable overheads. Acquisition or manufacturing costs include estimated costs, if any, of dismantling, restoration and removals.

Property, plant and equipment are depreciated over the useful lives as shown in table ↗ **D.07**.

D.07

Useful lives of property, plant and equipment

Buildings[1]	10 to 50 years
Leasehold improvements	Period of the lease
Technical equipment and machinery	5 to 25 years
Other equipment, factory and office equipment	3 to 30 years

1 Buildings include any related improvements.

Leasing

Daimler Truck Group as lessee

Leases with Daimler Truck as lessee include, in the main, leases for real-estate. For these leases, right-of-use assets and lease liabilities for the outstanding lease payments are recognized. Right-of-use assets are reported under property, plant and equipment and the lease liabilities under financing liabilities. However, according to IFRS 16 “Leases”, a lessee may elect, for leases with a lease term of twelve months or less (short-term leases) and for leases for which the underlying asset is of low value, not to recognize a right-of-use asset and a lease liability. The Daimler Truck Group makes use of these exemptions. The lease payments associated with those leases are primarily recognized as an expense on a straight-line basis over the lease term.

For contracts that contain non-leasing components in addition to leasing components, the option of not separating these components is generally used with regard to the relevant lease payments.

The Daimler Truck Group generally uses its incremental borrowing rate to discount leasing payments. This incremental borrowing rate as a risk-adjusted interest rate is derived for specific terms and currencies. The difference with regard to the different payment schedules of the reference interest rates (bullet bonds) and the leases (annuity) is taken into account by means of a duration adjustment.

According to IFRS 16, the depreciation of right-of-use assets is recognized within functional costs. The interest due on the lease liability is a component of interest expense.

A number of leases, particularly for real-estate, contain extension and termination provisions. When determining the term of the lease, all facts and circumstances that indicate an economic incentive to exercise extension or not exercise termination options are taken into account. In determining the lease term, such options are only considered if they are sufficiently certain.

Daimler Truck Group as lessor

Daimler Truck, as a lessor, leases its Group products to customers. Based on the risk and rewards associated with a leased asset, it is assessed whether economic ownership of the leased asset is transferred to the lessee (finance leases) or remains with the lessor (operating leases).
Operating leases, i.e. by which economic ownership of the vehicle remains with the Daimler Truck Group, relate to vehicles that the Group produces itself and leases to third-parties. Additionally, an operating lease may have to be recognized when vehicles are sold for which the Group enters into a repurchase obligation:

- Sales of vehicles where the Daimler Truck Group is obliged to repurchase the vehicles in the future are accounted for as operating leases. This also applies to a purchase option that merely grants the Daimler Truck Group the right to repurchase the asset.

- Sales of vehicles including a put option, where the customer can demand the repurchase of the vehicles from the company, are recognized as operating leases if the customer has a significant economic incentive to exercise that right at contract inception. Otherwise, a sale with a right of return is recognized. The Daimler Truck Group considers several factors when assessing whether a customer has a significant economic incentive to exercise his right. These include the relationship between the agreed repurchase price and the expected future market value at the time of repurchase of the asset or historical return rates.

For operating leases in particular, certain assumptions are regularly made as part of the residual value management process, at local and central level, about the expected price level at which the returns from leasing transactions are measured. If there is a negative deviation from assumptions due to changing market developments, there is a risk of lower residual vehicle values. Depending on the region and the current market situation, the measures taken generally include continuous market monitoring and, if necessary, pricing strategies or sales-promotion measures designed to regulate vehicle inventories. The quality of market forecasts is verified by regular comparisons with internal and external sources, and, if required, the determination of residual values is adjusted and further developed regarding methods, processes and systems.

When accounted for as operating leases, these vehicles are capitalized at (depreciated) cost of production as leased equipment and depreciated over the lease term on a straight-line basis applying the expected residual values. Changes in the expected residual values lead either to prospective adjustments of the scheduled depreciation or, if necessary, to an impairment loss. The vehicles are allocated to the segment which bears substantially all of the residual value risk.

Operating leases also include vehicles, mainly products of the Daimler Truck Group, that Financial Services acquires from independent dealers or other third-parties and leases to end customers. These vehicles are recognized at (amortized) cost of acquisition under leased equipment in the Financial Services segment. If these vehicles are Group products and are subsidized, the subsidies are deducted from the cost of acquisition. After revenue is received from the sale to independent dealers, these Group products generate revenue from lease payments and subsequent resale on the basis of the separate leasing contracts. The Group estimates that the revenue generated with Group products when sold to dealers is in the order of magnitude of the corresponding addition to leased equipment at Financial Services. In 2023, additions to leased equipment from these vehicles at Financial Services amounted to €484 million (2022: €868 million).

In the case of finance leases, the Group recognizes receivables in the amount of the net investment in the lease under receivables from financial services. The net investment in a lease is the gross investment (future lease payments and non-guaranteed residual value) discounted at the interest rate on which the lease is based.

Equity-method investments

On the date of acquisition, a positive difference between cost of acquisition and the Daimler Truck Group’s share of the fair values of the identifiable assets and liabilities of the associated company or joint venture is determined and recognized as investor level goodwill.

The goodwill is included in the carrying amount of the equity-method investment. If an equity interest in an existing associated company is increased without change in significant influence, goodwill is determined only for the additionally acquired interest; the previous investment is not remeasured at fair value.

The Daimler Truck Group reviews at each reporting date whether there is any objective indication of impairment or impairment reversal of equity-method investments. If such indications exist, the Group determines the impairment loss or reversal to be recognized. If the carrying amount exceeds the recoverable amount of an investment, the carrying amount is written down to the recoverable amount. The recoverable amount is the greater of fair value less costs to sell and value in use. An impairment reversal is carried out if there is objective evidence for an impairment reversal. If such an assessment is made, the recoverable amount is remeasured. An impairment reversal is recognized to the extent that the recoverable amount has increased subsequent to the impairment and is limited to the amount by which an asset has been impaired.

Gains or losses (to be eliminated) from transactions with companies accounted for using the equity method are recognized through profit or loss with corresponding adjustments of the investments' carrying amounts. Gains or losses from the contribution of interests in subsidiaries to investments which are accounted for using the equity method are included in the elimination of intercompany profits and losses.

Impairment test of non-current non-financial assets
At December 31, 2023, the Daimler Truck Group assessed whether there was an indication that an asset might be impaired or whether there was an indication that a previously recognized impairment loss might be reversed. If such indication exists, the Daimler Truck Group estimates the recoverable amount of the asset. The recoverable amount is determined for each individual asset unless the asset generates cash inflows that are not largely independent of those from other assets or groups of assets (cash-generating units or CGUs).

An assessment for assets other than goodwill is made at each reporting date as to whether there is any indication that previously recognized impairment losses may no longer exist or may be reversed. If this is the case, a partial or entire reversal of the impairment is recorded; the carrying amount is thereby increased to the recoverable amount. However, the increased carrying amount may not exceed the carrying amount that would have been determined (net of depreciation) if no impairment loss had been recognized in prior years.

Goodwill and other intangible assets with indefinite useful lives as well as development costs for which the projects have not yet been completed are tested at least annually for impairment. This takes place at the level of the cash-generating units. If the carrying amount of an asset or of a cash-generating unit exceeds the recoverable amount, an impairment loss is recognized for the difference.

The recoverable amount is the higher of the fair value less costs to sell and value in use. For cash-generating units, the Daimler Truck Group initially determines the respective recoverable amount as value in use and compares it with the respective carrying amount (including goodwill). If value in use is lower than the carrying amount, fair value less costs to sell is additionally calculated to determine the recoverable amount.

The cash-generating units of the Daimler Truck Group that were tested for impairment are Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses and Financial Services. The Trucks Asia segment is comprised of the Trucks Asia CGU, and the at-equity investment in Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) (not part of the Truck Asia CGU), refer to Note 14. Equity-method investments. TORC Robotics, Inc. (TORC), is presented under reconciliation in the segment reporting as a further CGU.

Value in use is measured by discounting expected future cash flows from the continuing use of the cash-generating units using a risk-adjusted interest rate. Future cash flows are determined on the basis of the long-term plan approved by management at the date the impairment test is conducted. As a rule, the detailed planning period used for the impairment test covers five years. In order to take into account the scaling of TORC's innovative product, a detailed planning period extended by four years was determined for this CGU. Terminal value calculations are based on a steady state. The planning is based on expectations with regard to future market shares, the general development of the respective markets and the profitability of the products, taking into account the transformation of the commercial vehicle business.

The shift from combustion engine development projects to zero-emission vehicles is strongly influenced not only by changing customer demand but also by technological and infrastructure developments, as well as emissions regulations. The assumptions used for planning are tested for reasonableness using both historical developments and external sources of information (including market surveys). The effects of IFRS 16 (Lessee Accounting) are consistently taken into account in the calculation of the value in use and in the measurement of net assets.

The discount rates are determined on the basis of the capital asset pricing model (CAPM), taking current market expectations into account. In calculating the risk-adjusted interest rate for impairment-test purposes, specific peer-group information is used for beta factors, capital-structure data and cost of debt. Periods not covered by the forecast are taken into account by recognizing a residual value (terminal value), which does not include any growth rates.

In addition, several sensitivity analyses are conducted. The sensitivity analyses are based on assumptions about the expected business development, which are based on the facts and circumstances prevailing at the time of the preparation of the Consolidated Financial Statements, as well as on realistic assumptions about the future development of global and industry-specific environment. The entire commercial vehicle industry is subject to cyclical fluctuations and reacts differently depending on region and sector. This fact is taken into account by using a conservative approach for all vehicle CGUs. Actual values may deviate from the estimated values due to unfavorable changes in these underlying conditions that deviate from the assumptions and are beyond the control of the Board of Management.

Inventories
Inventories are measured at the lower of acquisition or manufacturing cost and net realizable value. The acquisition or manufacturing costs of inventories are generally based on the specific identification method and include costs incurred. Acquisition or manufacturing costs for large numbers of inventories that are interchangeable are allocated under the average-cost formula.

Financial instruments

Recognition
Financial instruments are initially recognized at fair value. Directly attributable transaction costs are taken into account for financial instruments not measured at fair value through profit or loss.
In the case of regular purchases or sales of financial assets, the Daimler Truck Group uses the transaction date as the date of initial recognition or derecognition.

Measurement
Categorization of financial assets
The subsequent measurement of financial assets is determined according to the following three measurement categories:
- at amortized costs
- at fair value through other comprehensive income
- at fair value through profit or loss

The assignment to the respective measurement category is based on a classification decision at the time of acquisition. The business model and characteristics of the contractual cash flows are two key criteria.

Financial assets at amortized cost:
This measurement category includes, among other things, receivables from financial services, trade receivables and cash and cash equivalents. They are held with the aim of collecting the contractually agreed cash flows and have contractual payments that represent solely interest and principal payments on the outstanding nominal amount (SPPI criterion).

Cash and cash equivalents consist primarily of cash on hand, checks and demand deposits at banks, as well as debt instruments and certificates of deposits with a remaining term when acquired of up to three months, which are not subject to any material value fluctuations. Cash and cash equivalents correspond to the classification in the Consolidated Statement of Cash Flows.

Financial assets at fair value through other comprehensive income:
This measurement category includes financial assets that are held with the aim of collecting the contractually agreed cash flows as well as making sales of financial assets and that meet the SPPI criterion in accordance with IFRS 9 “Financial Instruments”. These include, among other things, instruments in the item marketable debt securities and similar investments that are held for liquidity management purposes.

This category also includes selected equity instruments that are not held for trading purposes and for which the option to recognize changes in fair value without affecting profit or loss was exercised.

Financial assets recognized at fair value through profit or loss:
This measurement category includes financial assets that either fall within the definition of a derivative in accordance with IFRS 9 or do not meet the SPPI criterion. These include instruments in the item marketable debt securities and similar investments, equity and debt instruments and other financial assets.

Impairment of financial assets
The determination of whether a financial asset has experienced a significant increase in credit risk is based on an assessment of the probability of default, which is made at least quarterly, incorporating external credit rating information as well as internal information on the credit quality of the financial asset. For debt instruments that are not receivables from financial services, a significant increase in credit risk is assessed, mainly based on past-due information or the probability of default.

Objective evidence for a credit-impaired financial asset includes 91 days past due date and other information about significant financial difficulties of the borrower.

For trade receivables, the simplified approach is applied whereby all trade receivables are allocated to stage 2 initially. Hence, no determination of significant increases in credit risk is necessary.

The Daimler Truck Group applies the low credit risk exception to the stage allocation to quoted debt instruments with investment-grade ratings. These debt instruments are always allocated to stage 1.

For receivables from financial services, expected credit losses are calculated using a statistical model that incorporates three major risk parameters: probability of default, loss given default and exposure at default. The estimation of these risk parameters incorporates all available relevant information, not only historical and current loss data, but also reasonable and supportable forward-looking information is considered. This information includes macroeconomic factors (e.g. gross domestic product growth, unemployment rate, cost performance index) and forecasts of future economic conditions. For receivables from financial services, these forecasts are determined using a scenario analysis (base scenario, optimistic and pessimistic scenario). The impairment amount for trade receivables is predominantly determined on a collective basis.

For information about the measurement of expected credit losses, refer to Note 34. Management of financial risks.

A financial instrument is derecognized if it can reasonably be assumed that a financial asset cannot be realized in full or in part, i.e. if the collateral is no longer available and no further payments from the customer are expected after the end of insolvency proceedings or court decisions, for example.

It is expected that material modifications to receivables from financial services can only occur in rare cases and to an immaterial extent.

Categorization of financial liabilities
The subsequent measurement of financial liabilities is determined according to the following two measurement categories:
- at amortized costs
- at fair value through profit or loss

In principle, all financial liabilities in the Daimler Truck Group are measured at amortized costs. An exception are derivative financial liabilities and the puttable instruments explained below.

The Group participates in reverse-factoring arrangements under which suppliers may elect to receive early payment from financial institutions and external banks by selling their receivables from the Group to a factor. The Daimler Truck Group classifies the financial liabilities eligible for reverse factoring arrangements as trade payables as the obligations to pay for goods or services are invoiced by a supplier. Daimler Truck considers trade payables as part of working capital. In general trade payables have an original maturity of less than 12 months. Related payments are included in cash flows from operating activities as they remain operational in nature.

Financial liabilities measured at amortized cost
The non-controlling interests held by Mercedes-Benz Grund Services GmbH in Daimler Truck Grundstückverwaltung GmbH & Co. OHGs (1-4) and in Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG are reported under financial liabilities recognized at amortized cost. These non-controlling interests are classified as puttable instruments because the non-controlling shareholder, Mercedes-Benz Grund Services GmbH (refer to Note 25. Financing liabilities), has the right to terminate and return its share in exchange for a severance payment. Therefore, the non-controlling interests are accounted for as financial liabilities according to IAS 32 "Financial Instruments: Presentation". After initial recognition, the financial liabilities are subsequently measured at amortized cost using the effective interest method. The measurement of the puttable instruments in commercial real-estate partnerships equals the present value of the redemption amount in the event of termination of the shareholding.

Financial liabilities at fair value through profit or loss
Financial liabilities at fair value through profit or loss include derivative financial liabilities.

Determination of fair value
Financial assets and liabilities measured at amortized costs
The fair values of receivables from financial services with variable interest rates are estimated to be equal to the respective carrying amounts, because the agreed-upon interest rates and those available in the market do not significantly differ. The fair values of receivables from financial services with fixed interest rates are determined on the basis of discounted expected future cash flows.

Discounting is based on the current interest rates at which similar loans with identical terms could have been obtained at December 31, 2023 and December 31, 2022.

The fair values of loans, commercial papers, notes/bonds and liabilities from ABS transactions reported as financing liabilities are calculated as the present values of the estimated future cash flows, taking credit premiums and credit risks into account. Market interest rates for the appropriate terms are used for discounting. The fair values of the puttable instruments in commercial real-estate partnerships approximately equal to the carrying amounts.

For current receivables and liabilities, it is assumed that the fair values are equal to the carrying amounts due to the short terms and the fundamentally lower credit risk of these financial instruments. These include trade receivables and payables measured at amortized costs, other financial assets and liabilities, cash and cash equivalents, similar investments and obligations from sales transactions.

Financial assets and liabilities measured at fair value
Marketable debt securities and equity instruments recognized at fair value were measured using quoted market prices at the end of the reporting period. If quoted market prices are not available for individual debt and equity instruments, fair value measurement is based on parameters for which either directly or indirectly derived quoted prices are available on an active market. The fair values are calculated using recognized financial mathematical models, such as discounted cash flow models or multiplier models. The marketable debt securities measured at fair value through profit or loss only include money market funds.

Derivative financial instruments that are not included in hedge accounting are reported in the items other financial assets or liabilities. The fair value of listed derivatives is equal to their positive or negative market value.

If no market values are available, these are calculated using standard financial valuation models such as discounted cash flow or option-pricing models. The procedure is as follows:

- For cross-currency interest rate swaps and interest rate hedging instruments (e.g. interest-rate swaps), the fair values are calculated on the basis of discounted, estimated future cash flows, taking account of credit premiums and default risks. The market interest rates applicable to the remaining terms of the financial instruments were used.
- For currency forwards, the valuation is based on forward curves quoted on the market.
- For power purchase agreements, the valuation is based on the discounted cash flow model, where observable, stock market prices and other fundamental data is used.

Hedge accounting
The Group uses derivative financial instruments exclusively for hedging financial risks that arise from its operating or financing activities or liquidity management. Hedging relationships are created for currency and interest rate risks.

Hedges in which the valuation effects from the underlying and hedging transactions largely offset each other in the Consolidated Statement of Income are largely not included in hedge accounting.

Derivatives that are not or no longer included in hedge accounting continue to hedge financial risks from operational business. The hedging instrument is terminated when the underlying transaction no longer exists or is no longer expected.

If the requirements of IFRS 9 for the accounting of hedging relationships (hedge accounting) are fulfilled, the Daimler Truck Group designates and documents the hedging relationship from this point on as a fair value hedge or as a cash flow hedge.

Cash flow hedges are designated in connection with the hedging of currency and interest rate risks. The hedged underlying transactions represent highly probable expected transactions in the case of currency risks and variable-interest financial liabilities in the case of interest rate risks.

Fair value hedges are designated in connection with the hedging of interest rate risks. The secured underlying transactions are fixed-interest financial liabilities.

The effectiveness of the hedge is assessed at the beginning and during the hedging relationship. The critical terms match method is used to prospectively measure the effectiveness of currency risk hedges, while regression analysis is used for the hedge of interest rate risks.

If the option is taken to exclude the forward element or cross currency basis spread component from the hedging relationship, they are deferred as hedge costs in other comprehensive income.
Further explanations on hedge currency and interest rate risks can be found in Note 34. Management of financial risks.

Pensions and similar obligations
The balance of defined benefit plans for pensions and other similar pension benefits as well as plan assets (net pension obligation or net pension assets) is discounted with the discount rate used to measure the gross pension obligation. The resulting net interest expense or income is recognized in profit or loss under interest expense or interest income in the Consolidated Statement of Income. The other expenses resulting from pension obligations and other similar pension benefits, which mainly result from entitlements acquired during the year under review, are recognized in the functional costs in the Consolidated Statement of Income.

The discount factors used to calculate the present values of defined benefit pension obligations are to be determined – with maturities and currencies matching the pension payments – by reference to market yields at the end of the reporting period on high-quality corporate bonds in the respective markets. For very long maturities, there are no high-quality, fixed-interest corporate bonds available as a benchmark. The respective discount factors are estimated by extrapolating current market rates along the yield curve.

Provisions for other risks
A provision for warranties is recognized when a product is sold or when a new warranty program is initiated. The measurement of warranty costs are primarily based on historical experience.

Restructuring provisions are recognized in connection with programs that materially change the scope or nature of the business activities of a segment or business unit. In most cases, restructuring expenses include termination benefits and compensation payments to dealers and suppliers. Restructuring provisions are recognized when the Group has a detailed formal plan that has either commenced implementation or been announced.

Contract and refund liabilities
Contract liabilities:
The Daimler Truck Group recognizes a contract liability for the obligation to transfer goods or services to a customer for which the Daimler Truck Group has received (or will receive) consideration from that customer.

Contract liabilities arise for the Daimler Truck Group especially from prepaid service and maintenance contracts and extended warranties.

Refund liabilities:
A refund liability arises if the Daimler Truck Group receives consideration from a customer and expects to refund some or all of that consideration to the customer. A refund liability is measured at the amount of consideration received for which the Daimler Truck Group does not expect to be entitled and is thus not included in the transaction price.

Refund liabilities arise at the Daimler Truck Group in particular from the following circumstances:

- obligations from sales transactions (especially performance bonuses, discounts and other price concessions) in the scope of IFRS 15, and

- sales with the right of return and residual value guarantees.

Share-based payment
Share-based payment comprises cash-settled liability awards.

The liability-based remuneration plans are measured at fair value on each balance sheet date until they are settled and the obligation is recognized as a provision under consideration of the vesting period. The profit or loss to be recognized in the reporting period corresponds to the addition to and/or the reversal of the provision during the reporting period and the dividend equivalent paid during the period and is included in functional costs.

Presentation in the Consolidated Statement of Cash Flows
The Daimler Truck Group uses the indirect method for the determination of cash flows from operating activities. Interest paid as well as interest and dividends received are classified as cash flows from operating activities. The cash flows from short-term marketable debt securities with high turnover rates and significant amounts are offset and presented within cash flows from investing activities.

Consideration of sustainability-related aspects in connection with the recognition and measurement of assets and liabilities
Sustainability is an important component of the Daimler Truck Group's long-term objectives and therefore of many of its strategic projects. The aim is to develop sustainable and consequently future-proof transport solutions for goods traffic and passenger transport and to put them on the road. This also includes Daimler Truck Group's objective to offer only new vehicles that are CO_2-neutral in driving operation by 2039 in Europe, North America and Japan. Sustainability is an integral part of the core business and part of corporate responsibility.

Complete zero emissions only works on the basis of battery-powered and hydrogen-powered vehicles. The Daimler Truck Group already has emission-free truck and bus models in series production in Europe, America and Asia (further information can be found in the sustainability section at Daimler Truck as part of the combined management report under Responsible corporate governance). In the coming years, not only more vehicles with battery drives, but also hydrogen-based vehicles will follow. In addition, the Group will continue to expand its technology path in the future and explore the potential of additional battery and charging options. Given the importance of ensuring the right infrastructure is in place to support these zero-emission vehicles on the road, the Daimler Truck Group is planning to develop an efficient charging infrastructure with selected partners.

The climate-related impacts associated with the transformation of the commercial vehicle business are taken into account when recognizing and measuring the Group's assets and liabilities. Estimates and discretionary decisions in connection with sustainability-related aspects are particularly relevant when accounting for the assets and liabilities described below:

The desired shift from combustion engines to zero-emission vehicles as well as the changing customer demand for more sustainable products are reflected in the fact that the focus in all vehicle segments will continue to be on development projects related to zero-emission vehicles in the coming years. In addition to changing customer demand, these development projects are strongly influenced by technology and infrastructure developments as well as emissions regulations. It can be assumed that the share of development costs for combustion vehicles will continue to decrease and the share of zero-emission vehicles will continue to increase. When determining and checking the useful lives of capitalized development costs, the expected product life is taken into account. The transformation of the commercial vehicle business to zero-emission vehicles can impact the originally expected product life cycles. As at the reporting date, no adjustments were made to the useful lives of capitalized development costs due to changes in the

expected product life cycles as a result of the transformation in the Daimler Truck Group.

Due to the transformation to zero-emission vehicles, the useful lives of the Daimler Truck Group's property, plant and equipment must be assessed regularly. Daimler Truck plans to produce zero-emission vehicles largely at the same production facilities. This is already happening at the large production sites in Germany and the USA. This will allow us to respond flexibly to customer demand in the future. As at the reporting date, the review of the useful lives of property, plant and equipment revealed no need for adjustment due to the flexible use of production facilities within the Group. In addition, all necessary investments in property, plant and equipment relating to transformation have been considered in the corresponding planning.

The impairment test of the CGUs reflects these transformation targets within the forecast planning periods and in the calculation of the terminal value. The determination of the terminal value is based on a steady state. In order to take into account the Daimler Truck Group’s goal of achieving a 60% share of sales of CO_2-neutral commercial vehicles in the triad markets by 2030, assumptions for a steady increase in the share of zero-emission vehicles in the respective markets are taken into account in the planning periods. Since the main transformation objectives are outside of the detailed planning period, assumptions about the shifting of revenues, costs (incl. development costs) and corresponding investments are reflected in the terminal value. These parameters are reflected in the annual impairment tests of our vehicle-related CGU.

The increasing regulatory requirements on CO_2 emissions are accelerating the Daimler Truck Group’s transformation to zero-emission vehicles. If the regulatory requirements are not met or the emission limit values are exceeded, fines must be paid to the authorities. The provisions for potential fines are based on estimates and may increase further in the future due to stricter or new regulatory requirements. New regulatory requirements on CO_2 emissions from vehicle sales that come into force from 2025 are already known today. As at the reporting date, no provisions for payments to authorities due to the Daimler Truck Group exceeding the emission limit had to be recognized.

The Daimler Truck Group has concluded Power Purchase Agreements with terms until 2044. These are accounted for either as leases in accordance with IFRS 16, derivatives in accordance with IFRS 9 or pending contracts in accordance with IAS 37. Overall, these contracts are currently of minor importance to the Group in relation to the total electricity demand and in terms of their significance for the liquidity and capital resources, financial position and profitability.

2. Accounting estimates and management judgments

In the Consolidated Financial Statements, to a certain degree, estimates and management judgments have to be made which can affect the amounts and reporting of assets and liabilities, the reporting of contingent assets and liabilities on the balance sheet date, and the amounts of income and expense reported for the period. The major items affected by such estimates and management judgments are described as follows. Actual amounts may differ from the estimates and management judgments. Changes can have a material impact on the Consolidated Financial Statements.

Recoverability of cash-generating units and equity-method investments
To determine the recoverable amounts of cash-generating units, estimates have to be used as part of impairment tests for non-financial assets. Assumptions have to be made in particular with regard to future cash inflows and outflows for the planning period and the following periods. The estimates mainly relate to assumptions regarding future market shares and the growth of the respective markets, as well as regarding the products' profitability.

When objective evidence of impairment or impairment reversal is present, estimates and assessments also have to be made to determine the recoverable amount of an equity-method investment. In this context, assumptions must be made regarding future business developments in order to determine the expected future cash flows of that financial investment. Refer to Note 14. Equity-method investments, for the presentation of carrying amounts of equity-method investments.

Recoverable amount of equipment on operating leases
The Daimler Truck Group regularly reviews the factors determining the values of its leased vehicles. In particular, it is necessary to estimate the residual values of vehicles at the end of their leases, which constitute a substantial part of the expected future cash flows from leased assets. In this context, assumptions are made regarding major influencing factors, such as the expected number of returned vehicles, the latest remarketing results and future vehicle model changes. Those assumptions are determined either by qualified estimates or by publications provided by expert third-parties; qualified estimates are based, as far as publicly available, on external data with consideration of internally available additional information such as historical experience of price developments and recent sale prices. The residual values thus determined serve as a basis for depreciation; changes in residual values lead either to prospective adjustments of the depreciation or, in the case of a significant decline in expected residual values, to an impairment. If depreciation is prospectively adjusted, changes in estimates of residual values do not have a direct effect but are equally distributed over the remaining periods of the lease contract.

Recoverability of receivables from financial services
The Daimler Truck Group regularly estimates the risk of default on receivables from financial services. Many factors are taken into consideration in this context, including historical loss experience, the size and composition of certain portfolios, current economic events and conditions and the current fair values and adequacy of collaterals. In addition to historical and current information on losses, appropriate and reliable forward- looking information on factors is also included. This information includes macroeconomic factors (e.g. GDP growth, unemployment rate, cost-performance index) and forecasts of future economic conditions. For receivables from financial services, these forecasts are determined using a scenario analysis (baseline scenario, optimistic and pessimistic scenario). Further external information, which cannot be depicted in the scenarios, is – as far as necessary – included in the assessment through subsequent adjustments. Changes to the estimation and assessment of these factors influence the allowance for credit losses with a resulting impact on the Group's net profit. Refer to Note 15. Receivables from financial services and Note 34. Management of financial risks for further information.

Product warranties
The recognition and measurement of provisions for product warranties is generally associated with a lot of estimates.

The Group provides various types of product warranties depending on the type of product and market conditions. Provisions for product warranties are generally recognized when vehicles are sold or when new warranty programs are initiated. Based on historical warranty-claim experience, assumptions have to be made on the type and extent of future warranty claims and customer goodwill, as well as on possible recall campaigns per model series. These assessments are based on past experience with regard to the frequency and extent of vehicle faults and defects. In addition, the estimates also include assumptions on the amounts of potential repair costs per vehicle and the effects of possible time or mileage limits. The provisions are regularly adjusted to reflect new information. Further information on provisions for other risks is provided in Note 24. Provisions for other risks.

Liability and litigation risks and regulatory proceedings
Various legal proceedings, claims and regulatory investigations are pending against the Daimler Truck Group on a wide range of topics. If the outcome of such legal proceedings is detrimental to the Daimler Truck Group, the Group may be required to pay substantial compensatory and punitive damages, to undertake remedial work, product recalls, to pay fines, or to carry out other costly actions. Litigation and regulatory investigations often involve complex legal issues and are connected with a high degree of uncertainty. Accordingly, the assessment of whether a current obligation exists on the balance sheet date as a result of an event in the past, and whether a future cash outflow is likely and the obligation can be reliably estimated, largely depends on estimations by the management. The Daimler Truck Group regularly evaluates the current stage of legal proceedings, also with the involvement of external legal counsel. It is therefore possible that the amounts of provisions for pending or potential litigation will have to be adjusted due to future developments. Changes in estimates and premises can have a material effect on the Group's future profitability. It is also possible that provisions recognized for some legal proceedings may turn out to be insufficient once such proceedings have ended. The Daimler Truck Group may also become liable for payments in legal proceedings for which no provisions were established. Although the final resolution of any such proceedings could have a material effect on the Daimler Truck Group's operating results and cash flows for a particular reporting period, management believes that it should not materially affect the Group's financial position. Further information on liability and litigation risks and regulatory proceedings is provided in Note 31. Legal proceedings.

Pensions and similar obligations
The calculation of provisions for pensions and similar obligations and the related pension cost are based on various actuarial valuations. The calculations are subject to various assumptions on matters such as current actuarially developed probabilities (e.g. discount factors

and cost-of-living increases), future fluctuations with regard to age and period of service, and experience with the probability of occurrence of pension payments, annuities or lump sums. As a result of changed market or economic conditions, the probabilities on which the influencing factors are based may differ from current developments. The financial effects of deviations of the main factors are calculated with the use of sensitivity analyses. Refer to Note 23. Pensions and similar obligations for further information.

Income taxes
The calculation of income taxes is based on the legislation and regulations applicable in the various countries. Due to their complexity, tax items presented in the Consolidated Financial Statements are possibly subject to different interpretations by taxpayers on the one hand and local tax authorities on the other. Different interpretations can occur especially in connection with the recognition and measurement of balance sheet items as well as in connection with the assessment of expenses and income. For the calculation of deferred tax assets, assumptions have to be made regarding future taxable income and the time of realization of the deferred tax benefits. In this context, the Daimler Truck Group takes into consideration, among other things, the projected operating results from subsidiaries, the effects on earnings of the reversal of taxable temporary differences, and realizable tax strategies. As future business developments are uncertain and are sometimes beyond the Daimler Truck Group's control, the assumptions made for accounting for income taxes in connection with the recognition of deferred tax assets are subject to a considerable degree of uncertainty.

On each balance sheet date, the Daimler Truck Group assesses the recoverability of deferred tax assets on the basis of the planned taxable income in future financial years. Deferred tax assets are only recognized if it is probable that future taxable income will be available to realize tax benefits.

3. Consolidated Group

Composition of the Group
Table ↗ **D.08** shows the composition of the Group. A list of the companies included in the Consolidated Financial Statements and the shareholdings of the Daimler Truck Group pursuant to Section 313 of the German Commercial Code (HGB) is provided in the statement of investments, refer to 👁 Note 42. Additional information.

The total assets in the Statement of Financial Position of subsidiaries, associated companies, joint ventures and joint operations recognized at (amortized) cost, which are of minor significance due to their dormant status or only minor business activities for the Daimler Truck Group and for the presentation of a true and fair view fair presentation of its profitability, liquidity and capital resources, and financial position, would account for approximately 1% of the Group's total assets; the aggregate of revenue and net profit would amount to approximately 1% of the Group's revenue and net profit.

Structured entities
The structured entities of the Daimler Truck Group are rental companies and asset-backed-securities (ABS) companies. The purpose of the rental companies is primarily the acquisition, renting-out and management of assets. The ABS companies are primarily used for the Daimler Truck Group's refinancing. The assets transferred to structured entities usually result from the Daimler Truck Group's leasing and sales financing business. Those entities refinance the purchase price by issuing securities.

At the reporting date, the Daimler Truck Group has business relationships with four controlled structured entities. In addition, the Daimler Truck Group had relationships with five non-controlled structured entities.

Assets and liabilities held for sale
As of December 31, 2023 there were no significant assets and liabilities held for sale (Further information can be found in the Fundamentals of the Group section in the combined management report under 👁 Important Events).

D.08

Composition of the Group

	At December 31,	
	2023	2022
Consolidated subsidiaries	**128**	125
Germany	**17**	13
International	**111**	112
Unconsolidated subsidiaries	**22**	22
Germany	**7**	8
International	**15**	14
Joint operations accounted for using the equity method	**1**	1
Germany	**–**	–
International	**1**	1
Joint ventures accounted for using the equity method	**5**	8
Germany	**1**	1
International	**4**	7
Associated companies accounted for using the equity method	**6**	6
Germany	**1**	1
International	**5**	5
Joint operations, joint ventures, associated companies and material other investments accounted for at (amortized) cost	**11**	11
Germany	**6**	5
International	**5**	6
Significant other investments accounted for at fair value	**5**	4
Germany	**3**	2
International	**2**	2
Total	**178**	177

4. Business combinations

Acquisition of truck and bus-related Financial Services companies and business units from Mercedes-Benz Group
In 2022, subsequent to the spin-off, the Daimler Truck Group acquired the following truck and bus-related Financial Services companies and Financial Services divisions from the Mercedes-Benz Group in connection with the so-called Phase 2 transactions (together also referred to as the "acquired Financial Services business"):

- Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. and Mercedes-Benz Servicios S.A. including the shares in its subsidiary Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. with registered office in Argentina, Buenos Aires (ARG)
- Daimler Truck Financial Services Belgium SA/NV with registered office in Belgium, Brussels (BEL)
- Daimler Truck Financial Services Nederland B.V. with registered office in the Netherlands, Utrecht (NL)
- Mercedes-Benz Trucks Financial Services Italia S.p.A. with registered office in Italy, Rome (ITA)
- Mercedes-Benz Renting, S.A. with registered office in Spain, Madrid (ESP-RT)
- Mercedes-Benz Financial Services UK Ltd. with registered office in the United Kingdom, Milton Keynes (UK)
- Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S. including the shares in its subsidiary Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S. with registered office in Turkey, Istanbul (TR)
- Daimler Truck Financial Services España E.F.C., S.A.U. with registered office in Spain, Madrid (ESP-FS)

With the acquisition of Financial Services companies, there were already existing contractual relationships between the Daimler Truck Group as the acquirer and the acquired truck and bus-related Financial Services business ("pre-existing relationships") in the context of the transfer of trucks/buses to the Financial Services companies for renting to end customers as well as from the assumption of opportunities and risks from residual values. These contractual relationships were terminated with the acquisition of the Financial Services companies.

The determination of the purchase prices as well as the purchase price allocation including the valuation of the assets and liabilities of ARG and BEL were already completed by December 31, 2022.

The determination of the purchase prices as well as the purchase price allocation including the valuation of the assets and liabilities of NL, ITA and ESP-RT were completed by March 31, 2023. The finalization did not lead to any changes compared to December 31, 2022.

The determination of the purchase prices as well as the purchase price allocation including the valuation of the assets and liabilities of UK were completed by June 30, 2023. The finalization did not lead to any significant changes compared to December 31, 2022.

For TR and ESP-FS the determination of the purchase price was completed by June 30, 2023. For TR, this did not lead to any changes compared to December 31, 2022. The liability which had been unpaid as of December 31, 2022 was settled in Q2 2023. For ESP-FS, there was a change in the purchase price and the fair value of the pre-existing relationships as of September 30, 2023 compared to December 31, 2022. This did not lead to any material impact on the Consolidated Financial Statements as of December 31, 2023.

Table ↗ **D.09** presents the updated determination of the consideration transferred for ESP-FS as of September 30, 2023.

The purchase price allocation including the valuation of the assets and liabilities for TR and ESP-FS were finalized by September 30, 2023. The update as of September 30, 2023 did not result in any material changes compared to December 31, 2022.

D.09

Consideration transferred in business combinations

In millions of euros	ESP-FS
Purchase prices of share deal transactions	15
Cash outflow for repayment of financing liabilities to the Mercedes-Benz Group	193
Less cash allocated for the settlement of pre-existing relationships	-44
Total consideration transferred	**164**
Paid by December 31, 2023	164
Cash acquired	-6
Net consideration transferred by December 31, 2023	**158**

Table ↗ **D.10** presents the allocation of the consideration transferred to the assets acquired and liabilities assumed measured at fair value as of the respective acquisition dates for UK, TR and ESP-FS.

D.10

Assets purchased and liabilities acquired at fair value

In millions of euros	UK	TR	ESP-FS
Intangible assets	5	–	–
Property, plant and equipment	–	1	–
Equipment on operating leases	225	–	2
Receivables from financial services	448	532	155
Trade receivables	1	2	–
Cash and cash equivalents	–	75	6
Other financial assets	–	14	11
Other assets	–	2	6
Total assets	**678**	**626**	**180**
Provisions	–	2	2
Financing liabilities	–	527	–
Trade payables	–	–	4
Other financial liabilities	–	34	1
Other liabilities	–	8	4
Total liabilities	**–**	**571**	**11**
Purchased net assets	**678**	**56**	**169**
Total consideration transferred (purchase price)	**680**	**37**	**164**
Goodwill (+) or gain on bargain purchase (-)	**2**	**-19**	**-5**

5. Revenue

Revenue disclosed in the Consolidated Statement of Income includes revenue from contracts with customers and other revenue not in the scope of IFRS 15.

Revenue from contracts with customers (revenue according to IFRS 15) is disaggregated by the two categories – type of products and services and geographical regions – and presented in table ↗ **D.11.** The category type of products and services corresponds to the reportable segments as presented in Note 35. Segment reporting.

Other revenue primarily comprises revenue from the rental and leasing business of €1,184 million (2022: €1,008 million), interest from Financial Services of €2,027 million (2022: €1,320 million) and effects from currency hedging. Interest from the financial services business includes financial income on the net investment in leases of €283 million (2022: €187 million).

Revenue according to IFRS 15 includes revenue that was previously included in contract liabilities at December 31, 2022 that amounted to €865 million in 2023 (revenue in 2022 that was previously included in contract liabilities at January 1, 2022: €1,043 million) and revenue from performance obligations of €93 million (2022: €99 million), which were met or partially met in previous periods.

In addition, the revenue in the prior year in accordance with IFRS 15 included revenue from the second quarter of 2022 from a license agreement with Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), an equity-method financial investment of the Daimler Truck Group, presented within the Mercedes-Benz segment.

D.11

Revenue

In millions of euros	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total segments	Reconciliation	Daimler Truck Group
2023								
Revenue according to IFRS 15	**23,463**	**20,986**	**7,014**	**4,374**	**216**	**56,054**	**-3,342**	**52,712**
Europe	**180**	**14,397**	**480**	**3,039**	**104**	**18,201**	**-1,046**	**17,154**
North America	**22,964**	**1,197**	**108**	**440**	**37**	**24,746**	**-1,288**	**23,459**
Asia	**6**	**1,953**	**5,721**	**94**	**15**	**7,790**	**-716**	**7,074**
Latin America[1]	**122**	**2,281**	**171**	**700**	**21**	**3,295**	**-249**	**3,046**
Other markets	**190**	**1,157**	**533**	**102**	**39**	**2,021**	**-42**	**1,979**
Other revenue	**29**	**652**	**47**	**192**	**2,458**	**3,377**	**-199**	**3,178**
Total revenue	**23,492**	**21,638**	**7,060**	**4,566**	**2,674**	**59,431**	**-3,541**	**55,890**

In millions of euros	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total segments	Reconciliation	Daimler Truck Group
2022								
Revenue according to IFRS 15	21,985	19,650	6,466	3,494	176	51,771	-3,139	48,632
Europe	207	12,213	381	2,456	42	15,299	-864	14,435
North America	21,408	1,182	130	256	46	23,022	-1,285	21,737
Asia	8	1,905	5,166	62	17	7,158	-689	6,469
Latin America[1]	175	3,442	222	643	22	4,504	-253	4,251
Other markets	187	908	567	77	49	1,788	-48	1,740
Other revenue	54	563	33	195	1,583	2,428	-115	2,313
Total revenue	22,039	20,213	6,499	3,689	1,759	54,199	-3,254	50,945

1 Excluding Mexico.

At December 31, 2023, it was anticipated that future revenue of €3,706 million (2022: €3,373 million) related to performance obligations that are unsatisfied (or partially unsatisfied) at the end of the reporting period will be realized within the next three years. This revenue is mainly derived from long-term service and maintenance contracts and extended warranties. It does not include performance obligations from customer contracts that have initial expected durations of one year or less. Any long-term performance obligations considered of minor importance to the overall contract value of a bundled contract are not considered in assessing the initial duration of the bundled contract.

Revenue by segment is shown in table ↗ **D.88** and by region in table ↗ **D.90** in 👁 Note 35. Segment reporting.

6. Functional costs

Cost of sales

Items included in cost of sales are shown in table ↗ **D.12**.

D.12

Cost of sales

In millions of euros	2023	2022
Expense of goods sold	**-40,273**	-38,717
Depreciation of equipment on operating leases	**-804**	-716
Refinancing costs at Financial Services	**-1,424**	-726
Impairment losses on receivables from Financial Services	**-88**	-174
Other cost of sales	**-1,379**	-1,180
	-43,968	-41,513

The increase in the Group's cost of sales is mainly due to higher sales in 2023 than in 2022.

In 2023, cost of sales in the Financial Services segment was impacted by increased interest rates and a significantly increased portfolio.

Expense of goods sold includes amortization expense of capitalized development costs in the amount of €94 million (2022: €120 million).

The expense of goods sold also includes, among other expenses, cost optimization programs to reduce fixed costs (refer to table ↗ **D.13**).

Selling expenses

In 2023, selling expenses amounted to €2,890 million (2022: €2,928 million). Selling expenses consist of direct selling costs as well as selling overhead expenses, such as personnel expenses, material costs and other selling costs. The prior year included a special effect from the impairment of trade receivables in connection with the Russia-Ukraine war.

General administrative expenses

In 2023, general administrative expenses amounted to €2,413 million (2022: €1,957 million). They consist of expenses which are not attributable to production, sales or research and development functions, such as personnel expenses, depreciation and amortization of fixed and intangible assets, and other administrative costs. The increase in 2023 was primarily due to higher personnel costs and IT costs.

Research and non-capitalized development costs

In 2023, research and non-capitalized development costs were €1,757 million (2022: €1,618 million) and primarily comprise personnel expenses and material costs.

Cost optimization programs

In 2023, expenses from cost optimization programs arose in revenue and selling expenses, which are attributable to the Mercedes-Benz segment. In the prior year, expenses from cost optimization programs in connection with the measures agreed with the General Works Council of Mercedes-Benz Group AG in December 2019 to cut the Group's costs and reduce jobs in a socially responsible manner impacted all functional cost. The expenses were primarily attributable to the Mercedes-Benz and Daimler Buses segments.

Furthermore, the Group recognized in the prior year also a restructuring provision in connection with the transformation plan announced by Mercedes-Benz do Brasil Ltda. (Brazil) in September 2022 to reduce costs and cut approximately 2,200 jobs in a socially responsible manner. The expenses were attributable to the Mercedes-Benz and Daimler Buses segments.

Table ↗ **D.13** provides an overview of the composition of the total expenditure of the cost optimization programs.

D.13

Expenses associated with cost optimization programs

In millions of euros	2023	2022
Cost of sales	**7**	176
Selling expenses	**9**	5
General administrative expenses	**–**	42
Research and non-capitalized development costs	**–**	1
	16	224

Personnel expenses and average number of employees

Personnel expenses included in the Consolidated Statement of Income amounted to €8,154 million in 2023 (2022: €7,820 million). Personnel expenses comprise wages and salaries in the amount of €6,325 million (2022: €6,016 million), social-security contributions in the amount of €1,557 million (2022: €1,479 million) and expenses from pension obligations in the amount of €272 million (2022: €325 million).

Pursuant to Section 314 Subsection 1 No. 4 of the German Commercial Code (HGB), the average numbers of people employed in the Daimler Truck Group, are shown in table ↗ **D.14**.

D.14

Average number of employees

	2023	2022
Trucks North America	**29,291**	27,630
Mercedes-Benz	**42,146**	44,278
Trucks Asia	**16,904**	16,244
Daimler Buses	**16,756**	16,385
Financial Services	**1,903**	1,577
Central Functions & Services[1]	**2,933**	2,324
	109,933	108,438

1 Including entities which are not allocated to reportable segments and are presented under reconciliation within the segment reporting.

Information on the total remuneration of the key management personnel active is provided in Note 39. Remuneration of the members of the Board of Management and the Supervisory Board.

7. Other operating income and expense

The composition of other operating income is shown in table ↗ **D.15**.

D.15

Other operating income

In millions of euros	2023	2022
Gain on bargain purchase related to Phase 2 transactions	**4**	123
Income from the termination of pre-existing relationships	**–**	44
Income from costs recharged	**301**	310
Government grants and subsidies	**55**	51
Gain on disposal of property, plant and equipment	**24**	34
Rental income not relating to sales financing	**43**	42
Miscellaneous other operating income	**238**	276
	664	880

In 2023, other operating income included income from the contribution in kind of the on-highway IP rights to the medium-duty Daimler truck engines to DEUTZ AG. The prior year included other operating income from the gain on bargain purchase for acquisitions at a price below market value of €123 million and income from the termination of pre-existing relationships of €44 million due to the acquired Financial Services business. Explanations can be found in Note 4. Business combinations.

Income from costs recharged includes income from licenses and patents, as well as freight costs and other costs recharged, with related expenses primarily within the functional costs.

Government grants and subsidies mainly comprise reimbursements relating to current partial retirement contracts and subsidies for alternative drive systems.

The composition of other operating expense is shown in table ↗ **D.16**.

D.16

Other operating expense

In millions of euros	2023	2022
Loss on disposal of property, plant and equipment	**-41**	-18
Miscellaneous other operating expense	**-60**	-159
	-101	-177

Miscellaneous other operating expense also includes provisions for liability and litigation risks and regulatory proceedings.

8. Other financial income/expense, net

Table ↗ **D.17** shows the components of other financial income/expense, net.

D.17

Other financial income/expense, net

In millions of euros	2023	2022
Income and expense from compounding and effects from changes in discount rates of provisions for other risks	**-128**	139
Miscellaneous other financial income/expense, net	**-4**	-49
	-132	90

9. Interest income and interest expense

Table ↗ **D.18** shows the components of interest income and interest expense.

D.18

Interest income and interest expense

In millions of euros	2023	2022
Interest income		
Interest and similar income	**384**	198
	384	198
Interest expense		
Net interest expense on the net obligation from defined benefit pension plans	**-55**	-55
Interest and similar expense	**-186**	-190
	-241	-245

10. Income taxes

Table ↗ **D.19** shows the components of income taxes.

D.19

Components of income taxes

In millions of euros	2023	2022
Current taxes	**-1,620**	-1,062
Deferred taxes	**264**	376
	-1,355	-686

The current tax expense includes tax income recognized for prior periods of €38 million (2022: expense of €4 million).

The deferred taxes are comprised of the components shown in table ↗ **D.20**.

D.20

Components of deferred tax income (+) or expense (-)

In millions of euros	2023	2022
Deferred taxes due to temporary differences	**147**	342
Deferred taxes due to tax loss carryforwards and tax credits	**117**	34
	264	376

Daimler Truck Holding AG is domiciled in Germany with an applicable income tax rate of 29.8% in both 2023 and 2022. It consists of a federal corporate income tax rate of 15.0%, a solidarity tax surcharge of 5.5% on each year's federal corporate income taxes, and a trade tax rate of 14.0%. The deferred taxes were measured using the substantively enacted tax rates of the respective tax jurisdictions.

Table ↗ **D.21** shows a reconciliation of expected income tax expense to actual income tax expense determined using the unchanged applicable German combined statutory tax rate of 29.8%.

D.21

Reconciliation of expected income tax expense to actual income tax expense

In millions of euros	2023	2022
Expected income tax expense	**-1,589**	-1,029
Foreign tax rate differential	**136**	133
Trade tax rate differential	**9**	5
Tax law changes	**38**	-19
Change in unrecognized deferred tax assets	**184**	364
Tax-free income and non-deductible expenses	**-107**	-126
Other	**-27**	-14
	-1,355	-686

The change in unrecognized deferred tax assets in 2023 predominantly results from the reversal of a valuation allowance on deferred tax assets of an Indian subsidiary.

Tax-free income and non-deductible expenses include effects from non-German and German legal entities and operations, for example, from tax-free dividends and non-deductible expenses resulting from such dividends.

The Other effects primarily relate to foreign currency effects, inflationary effects and withholding taxes.

In the Consolidated Statement of Financial Position, deferred tax assets and liabilities are presented as shown in table ↗ **D.22**.

D.22

Deferred tax assets and liabilities

In millions of euros	2023	2022
Deferred tax assets	**1,873**	1,643
Deferred tax liabilities	**-40**	-65
Deferred tax assets, net	**1,833**	1,578

In respect of each type of temporary difference and in respect of each type of unutilized tax loss carryforwards and unutilized tax credits, the deferred tax assets and liabilities before offset are summarized in table ↗ **D.23**.

D.23

Split of deferred tax assets and liabilities before offset

In millions of euros	At December 31, 2023	2022
Intangible assets	**80**	81
Property, plant and equipment	**89**	51
Equipment on operating leases	**117**	63
Inventories	**280**	235
Receivables from financial services	**160**	161
Miscellaneous assets, mainly other financial assets	**1,266**	1,286
Tax loss carryforwards and unused tax credits	**562**	530
Provisions for pensions and similar obligations	**181**	175
Other provisions	**1,032**	928
Liabilities	**999**	1,060
Deferred income	**780**	733
Miscellaneous liabilities	**–**	17
	5,546	5,320
Unrecognized deferred tax assets	**-666**	-716
thereof on temporary differences	**-267**	-248
thereof on tax loss carryforwards	**-399**	-468
Deferred tax assets, gross	**4,880**	4,604
Development costs	**-192**	-228
Other intangible assets	**-45**	-50
Property, plant and equipment	**-621**	-735
Equipment on operating leases	**-785**	-750
Inventories	**-60**	-63
Receivables from financial services	**-248**	-148
Miscellaneous assets	**-148**	-117
Provisions for pensions and similar obligations	**-863**	-857
Other provisions	**-18**	-27
Miscellaneous liabilities	**-68**	-51
Deferred tax liabilities, gross	**-3,047**	-3,026
Deferred tax assets, net	**1,833**	1,578

The development of net deferred tax assets, is shown in table ↗ **D.24**.

D.24

Change of deferred tax assets, net

In millions of euros	2023	2022
Deferred tax assets, net as of January 1	**1,578**	1,320
Deferred tax benefit/expense in the Consolidated Statement of Income	**264**	376
Change of deferred tax assets/ liabilities on equity instruments / debt instruments included in other comprehensive income	**-3**	-1
Change of deferred tax assets/ liabilities on derivative financial instruments included in other comprehensive income	**31**	-33
Change of deferred tax assets/ liabilities on actuarial gains/ losses from defined benefit pension plans included in other comprehensive income	**-2**	-153
Other changes[1]	**-35**	69
Deferred tax assets, net as of December 31	**1,833**	1,578

1 Other changes primarily relate to effects from currency translation.

Tax expense that was recognized in comprehensive income is as shown in table ↗ **D.25**.

D.25

Total comprehensive income

In millions of euros	2023	2022
Income tax expense in the Consolidated Statement of Income	**-1,355**	-686
Income tax expense or benefit recognized in other reserves	**25**	-187
	-1,330	-873

Deferred tax assets have not been recognized for the items shown in table ↗ **D.26** because the Daimler Truck Group believes that the recoverability of those deferred tax assets is either not probable or it cannot be reliably documented that sufficient future taxable income will be available against which the benefits therefrom can be offset.

D.26

Items for which no deferred tax assets were recognized

In millions of euros	**2023**	2022
Deductible temporary differences	**815**	762
Tax losses carried forward	**1,435**	1,535
	2,250	2,297

The expiry of the tax losses carried forward, for which no deferred tax assets were recognized, are shown in table ↗ **D.27**.

D.27

Tax losses carried forward for which no deferred tax asset were recognized

In millions of euros	**2023**	2022
No expiry	**1,063**	1,364
Expiry		
within one to five years	**196**	73
within six to ten years	**39**	17
after more than ten years	**137**	81
	1,435	1,535

The Daimler Truck Group incurred tax losses in 2023 or 2022 in some subsidiaries. After offsetting the deferred tax assets against deferred tax liabilities, the net deferred tax assets recognized at the Daimler Truck Group from these subsidiaries amount to €372 million at December 31, 2023 (December 31, 2022: €449 million). The Daimler Truck Group considers it probable that sufficient taxable profit will be available in the future to utilize these deferred tax assets. The current assessment of the recoverability of deferred tax assets that are considered recoverable by the Daimler Truck Group may change in the future and result in higher or lower deferred tax assets.

From the current perspective, the retained earnings of non-German subsidiaries are largely intended to be reinvested in those subsidiaries. The Daimler Truck Group did not recognize deferred tax liabilities on retained earnings of non-German subsidiaries of €5,248 million (December 31, 2022: €7,115 million), which are intended to be reinvested. If those earnings were paid out as dividends, an amount of 5.0% would be taxed under German taxation rules and, if applicable, would be subject to non-German withholding tax. Additionally, income tax consequences might arise if the dividends first have to be distributed by a non-German subsidiary to a non-German intermediate holding company. Normally, the distribution would lead to an additional income tax expense. It is not practicable to estimate the amount of taxable temporary differences therefrom.

In the Group, several years have not been finally assessed for tax purposes. The Daimler Truck Group believes that it has recognized sufficient liabilities for these open assessment years. Nevertheless, it cannot be ruled out that tax payments might exceed the liabilities recognized in the financial statements.

To compensate for tax risks arising from periods prior to the spin-off date, Daimler Truck Holding AG agreed to refund future tax arrears payments from tax audits for periods in which the truck business was operated in a separate legal entity and for which Mercedes-Benz Group AG had not already recognized any provisions for tax risks. The fair value of the liability is measured at zero.

Daimler Truck Holding AG is headquartered in Germany which in December 2023 enacted a new legislation implementing the EU Minimum Taxation Directive to ensure a global minimum taxation for groups of companies (Minimum Tax Act). The legislation introduces the global minimum top-up tax based on the “Pillar Two Model Rules” published by the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD). The Minimum Tax Act generally applies to all financial years beginning after 30 December 2023.

Daimler Truck Holding AG, as the parent company of the Daimler Truck Group, is the ultimate parent entity for the Daimler Truck Group companies within the meaning of the Minimum Tax Act. The Daimler Truck Group is therefore directly affected by the worldwide implementation of the global minimum taxation.

If the global minimum taxation had already come into force in 2023, this would not result in any top-up taxes for the Daimler Truck Group according to current assessments. Daimler Truck also assumes that no significant top-up taxes are to be expected from the future application of the German Minimum Tax Act or corresponding foreign legislation.

11. Intangible assets

The development of intangible assets is shown in table ↗ **D.30**.

Intangible assets that are not subject to scheduled amortization include assets with an indefinite useful life, such as goodwill, distribution rights and trademarks, and development costs for which the underlying projects are not yet completed. The Group intends to continue to use these assets. Table ↗ **D.28** shows goodwill by segment and within reconciliation in the segment reporting. Intangible assets with indefinite lives, excluding goodwill, are €1,074 million at December 31, 2023 (December 31, 2022: €1,077 million). Development costs, where the underlying projects have not yet been completed, amount to €384 million at December 31, 2023 (December 31, 2022: €342 million).

D.28

Goodwill by segment

	At December 31,	
	2023	2022
In millions of euros		
Trucks North America[1]	**284**	253
Mercedes-Benz[1]	**167**	201
Trucks Asia	**82**	85
Daimler Buses	**4**	4
Financial Services	**7**	9
Reconciliation[2]	**121**	122
	666	674

1 Changes from 2022 to 2023 primarily relate to the reclassification of the entity Ukuvela Holdings Proprietary Limited from segment Mercedes-Benz to Trucks North America.
2 Goodwill within reconciliation relates to the TORC Robotics, Inc. cash-generating unit.

Other intangible assets includes the license agreement for the right-to-use of the Mercedes-Benz brand with carrying amount of €932 million (December 31, 2022: €932 million). The use of the brand is for an indefinite period of time, and was agreed in 2021 between Daimler Truck AG with the Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG - a member of the Mercedes-Benz Group. The brand is part of the annual impairment test at the level of the CGUs Mercedes-Benz and Daimler Buses.

For the annual impairment test of assets that are not subject to scheduled amortization at the CGU level, the following risk-adjusted interest rates were used to determine the value in use:

- For the vehicle-related CGUs, the rounded risk-adjusted interest rates used to discount the cash flows for each cash-generating unit are 9.0% after tax/12.0% before taxes (December 31, 2022: 9.0% after tax/12.0% before taxes). The main assumptions used for cash flows are sales trends, which, for all tested CGUs, on average slightly increase over the detailed planning period, and return on sales, which generally also slightly increase.

- For the Financial Services CGU a risk-adjusted interest rate of 10.0% after taxes/14.0% before taxes is applied (December 31, 2022: 10.0% after taxes/14.0% before taxes). The main assumptions used are the return on equity and growth in new business, which on average slightly increase over the detailed planning period. Return on equity is considered on an adjusted basis by excluding any special or one-off effects.

- For the TORC Robotics, Inc. CGU, a risk-adjusted rate of 20.0% after taxes/26.0% before taxes is applied, representing the innovative product of the CGU (December 31, 2022: 18.5% after taxes/25.0% before taxes).

The discount rate for the Financial Services CGU represents the cost of equity, whereas the risk-adjusted interest rate for the cash-generating units of the automotive business and TORC Robotics, Inc. are based on the weighted-average cost of capital (WACC).

The impairment test as of December 31, 2023 did not require any impairment.

Table ↗ **D.29** shows the line items of the Consolidated Statement of Income in which the total amortization expense for intangible assets is included.

D.29

Amortization expense for intangible assets in the Consolidated Statement of Income

	2023	2022
In millions of euros		
Cost of sales	**124**	150
Selling expenses	**5**	7
General administrative expenses	**19**	18
Research and non-capitalized development costs	**10**	11
	157	186

D.30

Intangible assets

In millions of euros	Goodwill	Development costs (internally generated)	Other intangible assets[2]	Total
Acquisition/manufacturing costs				
Balance at January 1, 2022	821	2,620	2,041	5,482
Additions due to business combinations	17	–	8	25
Other additions	6	167	68	241
Reclassifications	–	–	–	–
Disposals	–	-856	-58	-914
Other changes[1]	24	-7	-23	-6
Balance at December 31, 2022	868	1,924	2,036	4,828
Additions due to business combinations	**6**	**–**	**13**	**19**
Other additions	**–**	**209**	**71**	**280**
Reclassifications	**–**	**7**	**-7**	**–**
Disposals	**-3**	**-437**	**-47**	**-488**
Other changes[1]	**-16**	**-13**	**-62**	**-91**
Balance at December 31, 2023	**855**	**1,690**	**2,004**	**4,548**
Depreciation				
Balance at January 1, 2022	187	1,906	689	2,782
Additions	–	120	66	186
Disposals	–	-856	-49	-905
Other changes[1]	7	-6	-15	-14
Balance at December 31, 2022	194	1,164	691	2,049
Additions	**–**	**94**	**64**	**157**
Disposals	**–**	**-437**	**-39**	**-476**
Other changes[1]	**-5**	**-11**	**-41**	**-58**
Balance at December 31, 2023	**189**	**809**	**673**	**1,672**
Carrying amount at December 31, 2022	674	760	1,345	2,779
Carrying amount at December 31, 2023	**666**	**880**	**1,330**	**2,876**

1 Primarily changes from currency translation.
2 Other intangible assets include assets subject to amortization and assets with indefinite useful lives not subject to amortization. The carrying amount of the right to use the Mercedes-Benz brand at December 31, 2023 was €932 million (December 31, 2022: €932 million).

12. Property, plant and equipment

Property, plant and equipment as shown in the Consolidated Statement of Financial Position with a carrying amount of €7,979 million at December 31, 2023 (December 31, 2022: €7,993 million) includes right-of-use assets related to lessee accounting.

The development of property, plant and equipment, excluding right-of-use assets, is shown in table ↗ **D.31**.

During 2023, government grants of €10 million (2022: €14 million) were deducted from other additions within property, plant and equipment.

D.31

Property, plant and equipment (excluding right-of-use assets)

In millions of euros	Land, buildings and leasehold improvements	Technical equipment and machinery	Other equipment, factory and office equipment	Advance payments and construction in progress	Total
Acquisition or manufacturing costs					
Balance at January 1, 2022	5,047	6,738	6,959	592	19,336
Additions due to business combinations	19	–	2	–	21
Other additions	72	94	169	563	898
Reclassifications	93	139	245	-477	–
Disposals	-35	-174	-151	-34	-394
Other changes[1]	3	69	106	8	186
Balance at December 31, 2022	5,199	6,866	7,330	652	20,047
Additions due to business combinations	**9**	**1**	**1**	**1**	**12**
Other additions	**66**	**123**	**200**	**629**	**1,018**
Reclassifications	**86**	**135**	**240**	**-462**	**–**
Disposals	**-35**	**-119**	**-120**	**-27**	**-300**
Other changes[1]	**-144**	**-106**	**-114**	**-12**	**-376**
Balance at December 31, 2023	**5,182**	**6,900**	**7,538**	**780**	**20,400**
Depreciation					
Balance at January 1, 2022	2,457	4,865	5,352	11	12,685
Additions	112	281	342	3	737
Reclassifications	–	–	–	–	–
Disposals	-15	-165	-128	-4	-312
Other changes[1]	-4	37	63	-1	96
Balance at December 31, 2022	2,550	5,018	5,629	9	13,206
Additions	**108**	**283**	**366**	**–**	**757**
Reclassifications	**-9**	**3**	**6**	**–**	**–**
Disposals	**-16**	**-101**	**-94**	**-2**	**-214**
Other changes[1]	**-55**	**-72**	**-84**	**–**	**-212**
Balance at December 31, 2023	**2,577**	**5,131**	**5,823**	**7**	**13,537**
Carrying amount at December 31, 2022	2,649	1,847	1,703	642	6,841
Carrying amount at December 31, 2023	**2,605**	**1,770**	**1,715**	**773**	**6,863**

1 Primarily changes from currency translation.

Table ↗ **D.32** shows the composition of the right-of-use assets.

D.32

Right-of-use assets

	At December 31,	
	2023	2022
In millions of euros		
Land, leasehold improvements and buildings	**1,063**	1,109
Technical equipment and machinery	**10**	5
Other equipment, factory and office equipment	**44**	38
	1,117	1,152

Tables ↗ **D.33** and ↗ **D.34** contain additional information related to lessee accounting.

D.33

Additions and depreciations for right-of-use assets

	2023	2022
In millions of euros		
Additions to right-of-use assets	**285**	250
Depreciation for		
Land, leasehold improvements and buildings	**196**	183
Technical equipment and machinery	**5**	1
Other equipment, factory and office equipment	**18**	14
	219	198

D.34

Expenses related to lessee accounting

	2023	2022
In millions of euros		
Interest expense from lease transactions	**28**	24
Expenses from short-term leases	**60**	54
Expenses from leases of low-value assets	**10**	5
Expenses from variable lease payments	**17**	12

Table ↗ **D.35** includes cash outflows related to lessee accounting. Total cash outflow for leasing contracts include expense payments for interest expense, and other expenses related to lessee accounting as shown in table ↗ **D.34**. Future cash outflows that are not yet reflected in the lease liabilities relate to potential extension options, which are exercisable by the Group.

D.35

Cash outflows related to lessee accounting

	2023	2022
In millions of euros		
Total cash outflow for leasing contracts	**330**	288
Future cash outflows that are not reflected in the lease liabilities	**809**	874

13. Equipment on operating leases

The development of equipment on operating leases is shown in table ↗ **D.36**.

D.36

Equipment on operating leases

	2023	2022
In millions of euros		
Acquisition/manufacturing costs		
Balance at January 1	**6,273**	5,387
Additions due to business combinations (fair value)	**–**	402
Other additions	**1,798**	2,020
Disposals	**-1,606**	-1,538
Other changes[1]	**-17**	2
Balance at December 31	**6,447**	6,273
Depreciation/impairment		
Balance at January 1	**1,840**	1,845
Additions	**804**	716
Disposals	**-767**	-727
Other changes[1]	**41**	6
Balance at December 31	**1,917**	1,840
Carrying amount at January 1	4,433	3,542
Carrying amount at December 31	**4,530**	**4,433**

1 Primarily changes from currency translation.

Additions due to business combinations relate to the Financial Services business acquired in 2022. For more information, refer to
👁 Note 4. Business combinations.

Lease payments
Non-cancelable future lease payments to the Daimler Truck Group for equipment on operating leases are due as presented in table ↗ **D.37**.

D.37

Maturity of undiscounted lease payments for equipment on operating leases

	At December 31,	
	2023	2022
In millions of euros		
Maturity		
Within one year	**811**	827
Between one and two years	**590**	530
Between two and three years	**478**	438
Between three and four years	**396**	335
Between four and five years	**186**	182
Later than five years	**115**	91
	2,576	2,403

14. Equity-method investments

Table ↗ **D.38** shows the carrying amounts and earnings on equity-method investments.

Table ↗ **D.39** presents key figures on interests in joint ventures accounted for using the equity method in the Daimler Truck Group's Consolidated Financial Statements.

D.38

Summarized carrying amounts and gains/losses from equity-method investments

	Associated companies	Joint ventures	Joint operations	Total
In millions of euros				
At December 31, 2023				
Equity investment[1]	**112**	**922**	**17**	**4,530**
Equity earnings[1]	**9**	**-124**	**6**	**-109**
At December 31, 2022				
Equity investment[1]	120	934	19	1,073
Equity earnings[1]	14	-248	8	-226

1 Including investor-level adjustments of the Group.

D.39

Key figures on interests in joint ventures accounted for using the equity method

	Cellcentric[2]	BFDA[2]	Others[3]	Total
In millions of euros				
At December 31, 2023				
Equity interest (in %)	**50.0**	**50.0**		
Equity investment[1]	**706**	**162**	**54**	**922**
Equity earnings[1]	**-50**	**-66**	**-8**	**-124**
At December 31, 2022				
Equity interest (in %)	50.0	50.0		
Equity investment[1]	686	234	14	934
Equity earnings[1]	-53	-80	-115	-248

1 Including investor-level adjustments.
2 No dividends were paid to the Daimler Truck Group in any of the presented periods.
3 Including the impairment of the at-equity carrying amount of Daimler KAMAZ Trucks Holding GmbH in the amount of €71 million in 2022, as well as the loss on disposal in connection with the cumulative translation differences in the amount of €43 million.

Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. is a joint venture between the Daimler Truck Group (50.00%) and Beiqi Foton Motor Co., Ltd. (50.00%). The entity was founded in December 2011 and started its operations in July 2012. The main activities of Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. are the design, development, production/ assembly and sales of medium and heavy-duty trucks, engines and parts. The investment is allocated to the Trucks Asia segment.

In October 2020, the Daimler Truck Group granted a technology license agreement (TLA) with the joint venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. in connection with the localization of Mercedes-Benz trucks for the Chinese market.

At a Group level, this transaction is a downstream transaction with a joint venture. For this reason, an elimination was recorded which reduced the investment valued at equity by €135 million (2022: €159 million).

cellcentric GmbH & Co. KG
cellcentric GmbH & Co.KG is a joint venture of the Daimler Truck Group (50.00%) and the Volvo Group (50.00%) with headquarter in Kirchheim unter Teck, Germany. cellcentric GmbH & Co. KG primarily develops, produces and markets efficient fuel cell systems. cellcentric GmbH & Co. KG's related activities are not allocated to reportable segments and presented under reconciliation within the Segment reporting.

During 2023, the Daimler Truck Group and the Volvo Group made capital contributions in a total amount of €140 million to cellcentric GmbH & Co. KG (2022: €170 million), resulting in an increase in the Daimler Truck Group's equity investment of €70 million (2022: €85 million).

Table ↗ **D.40** shows summarized IFRS financial information on significant joint ventures accounted for using the equity-method after purchase price allocation which were the basis for equity-method accounting in the Daimler Truck Group.

D.40

Summarized IFRS financial information on significant joint ventures accounted for using the equity-method

	cellcentric		BFDA	
	At December 31,		At December 31,	
	2023	2022	**2023**	2022
In millions of euros				
Information on the Consolidated Statement of Income/Loss[1]				
Revenue	**18**	11	**2,999**	2,138
Depreciation and amortization	**-58**	-50	**-77**	-68
Interest income	**–**	–	**2**	1
Interest expense	**–**	-1	**-16**	-7
Income taxes	**–**	–	**-21**	-25
Profit/loss after taxes	**-100**	-107	**-126**	-150
Total comprehensive income/loss	**-100**	-107	**-126**	-150
Information on the Consolidated Statement of Financial Position[1]				
Non-current assets	**1,362**	1,304	**1,675**	1,651
Current assets	**119**	121	**1,411**	1,175
Non-current liabilities	**32**	34	**773**	613
Current liabilities	**57**	38	**1,626**	1,350
Equity (including non-controlling interests)	**1,392**	1,353	**686**	863
Reconciliation of share of IFRS equity[1] **to the Groups equity-method carrying amounts**				
Equity (excluding non-controlling interests) attributable to the Group[1]	**696**	**677**	**343**	431
Unrealized profit (-)/loss (+) on sales/purchases	**–**	**–**	**-7**	-5
Other reconciling effects including investor level adjustments[2] such as goodwill from at-equity valuation and impairment losses and reversals of impairment losses on the investment	**10**	**9**	**-173**	-192
Carrying amount of equity-method investment	**706**	**686**	**162**	234

1 Excluding investor-level adjustments.
2 Including the elimination relating to the Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. technology license agreement.

Table ↗ **D.41** shows summarized aggregated financial information for other minor equity-method investments after purchase price allocation and on a pro-rata basis. Further information on equity-method investments is provided in Note 38. Related party disclosures.

D.41

Summarized aggregated financial information on minor equity-method investments

	Associated companies		Joint ventures	
	2023	2022	**2023**	2022
In millions of euros				
Summarized aggregated financial information (pro rata)				
Profit/loss after taxes from continuing operations	**9**	14	**-8**	-1
Profit/loss after taxes from discontinued operations	**–**	–	**–**	-114
Other comprehensive income/loss	**–**	–	**–**	–
Total comprehensive income/loss	**9**	14	**-8**	-115

15. Receivables from financial services

Table ↗ **D.43** shows the components of receivables from financial services.

Types of receivables
Receivables from sales financing with end customers include receivables from credit financing for customers who purchased their vehicles either from a dealer or directly from the Daimler Truck Group.

Receivables from sales financing with dealers include loans for dealer inventory financing programs for vehicles sold by the Industrial Business to dealers. In addition, these receivables also relate to the financing of other assets purchased by dealers from third-parties, in particular used vehicles or real estate financing (e.g. showrooms).

Receivables from finance lease contracts consist of receivables from lease contracts for which substantially all risks and rewards from the lease are transferred to the lessee.

Table ↗ **D.42** shows the maturities of future contractual lease payments and the development of lease payments with the carrying amounts of receivables from finance lease contracts.

In 2023, Daimler Truck recognized a gain of €249 million as the difference between the additions to receivables from finance lease contracts and the carrying amounts of the underlying assets (especially in connection with the delivery of vehicles to consolidated companies). Due to the fact that the Phase 2 transactions took place at various times during the financial year 2022, the impact on the previous year's figures is immaterial.

D.42

Development of finance lease contracts

	At December 31,	
	2023	2022
In millions of euros		
Contractual future lease payments	**5,572**	4,343
thereof due		
within one year	**1,751**	1,447
between one and two years	**1,202**	1,240
between two and three years	**1,064**	644
between three and four years	**784**	540
between four and five years	**520**	315
later than five years	**250**	157
Unguaranteed residual values	**248**	290
Gross investment	**5,820**	4,633
Unearned finance income	**-711**	-475
Gross carrying amount	**5,109**	4,158
Loss allowances	**-86**	-116
Net carrying amount	**5,023**	4,042

Loss allowances
The development of loss allowances for receivables from financial services due to expected credit losses is shown in table ↗ **D.44**.

In 2023, loss allowances of €88 million were charged to the Consolidated Statement of Income in the Financial Services segment (2022: €174 million).

The decrease in loss allowances was driven by the normalization of the post-pandemic economic environment and improved portfolio performance. This was offset by the effect of the increase in the portfolio. In 2023, in addition to the utilization, loss allowances were gradually reduced in several markets due to good credit performance and improved macroeconomic outlook for the upcoming years. Future expectations are regularly updated to reflect the current macroeconomic outlook in loss allowance calculation.

The carrying amounts of receivables from financial services based on modified contracts that are shown in stages 2 and 3 amounted to €605 million at December 31, 2023 (December 31, 2022: €95 million). In addition, at December 31, 2023 carrying amounts of €39 million in connection with contractual modifications were reclassified from stages 2 and 3 to stage 1 (December 31, 2022: €68 million).

D.43

Receivables from financial services

	At December 31, 2023			At December 31, 2022		
	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
In millions of euros						
Gross carrying amount	**12,339**	**14,400**	**26,738**	10,264	12,707	22,971
Sales financing with end customers	**5,225**	**9,850**	**15,075**	4,491	9,080	13,571
Sales financing with dealers	**5,528**	**1,027**	**6,555**	4,441	803	5,244
Finance lease contracts	**1,586**	**3,523**	**5,109**	1,332	2,824	4,156
Loss allowances	**-192**	**-333**	**-524**	-198	-348	-546
Net carrying amount	**12,147**	**14,067**	**26,214**	10,066	12,359	22,425

Credit risks
Information on credit risks included in receivables from financial services is shown in table ↗ **D.45**.

Longer overdue periods regularly lead to higher loss allowances.

At December 31, 2023, receivables from financial services with a carrying amount of €2,298 million (December 31, 2022: €1,307 million) were pledged as collateral for liabilities from ABS transactions (refer to 👁 Note 25. Financing liabilities).

Further information on financial risk and the type of risk is provided in 👁 Note 34. Management of financial risks.

D.44

Development of loss allowances for receivables from financial services due to expected credit losses

	12-month expected credit loss	Lifetime expected credit loss		Total
		not credit impaired	credit impaired	
	(Stage 1)	(Stage 2)	(Stage 3)	
In millions of euros				
Balance at January 1, 2022	94	32	272	398
Additions	110	39	152	301
Change in remeasurement	-4	20	86	102
Utilization	–	-2	-61	-63
Reversals	-59	-17	-176	-252
Transfer to stage 1	36	-11	-25	–
Transfer to stage 2	-6	18	-12	–
Transfer to stage 3	-1	-5	6	–
Currency translation and other changes	1	–	59	60
Balance at December 31, 2022	171	74	301	546
Additions	**70**	**43**	**138**	**251**
Change in remeasurement	**-59**	**14**	**66**	**21**
Utilization	**-8**	**-10**	**-49**	**-66**
Reversals	**-87**	**-36**	**-113**	**-236**
Transfer to stage 1	**52**	**-17**	**-34**	**–**
Transfer to stage 2	**-11**	**46**	**-34**	**–**
Transfer to stage 3	**-3**	**-8**	**11**	**–**
Currency translation and other changes	**-2**	**1**	**11**	**9**
Balance at December 31, 2023	**123**	**107**	**295**	**524**

D.45

Credit risks included in receivables from financial services

In millions of euros	12-month expected credit loss (Stage 1)	Lifetime expected credit loss not credit impaired (Stage 2)	Lifetime expected credit loss credit impaired (Stage 3)	Total
At December 31, 2023				
Gross carrying amount	**24,293**	**1,656**	**789**	**26,738**
thereof				
not past due	**23,992**	**888**	**378**	**25,258**
past due 30 days and less	**301**	**234**	**46**	**581**
past due 31 to 60 days	**–**	**357**	**39**	**396**
past due 61 to 90 days	**–**	**177**	**50**	**228**
past due 91 to 180 days	**–**	**–**	**158**	**158**
past due more than 180 days	**–**	**–**	**118**	**118**
At December 31, 2022				
Gross carrying amount	21,211	1,184	576	22,971
thereof				
not past due	20,925	509	246	21,680
past due 30 days and less	286	346	69	701
past due 31 to 60 days	–	243	61	304
past due 61 to 90 days	–	85	29	114
past due 91 to 180 days	–	1	76	77
past due more than 180 days	–	–	95	95

16. Marketable debt securities and similar investments

Marketable debt securities and similar investments with a carrying amount of €1,808 million at December 31, 2023 (December 31, 2022: €1,145 million) are part of the Daimler Truck Group's liquidity management. It primarily comprises of financial instruments recognized at fair value through profit or loss in amount of €1,365 million (2022: €783 million) or through other comprehensive income in amount of € 443 million (2022: € 351 million).

Insofar as short-term liquidity requirements are covered by listed securities, these are presented as current assets.

The increase in marketable debt securities and similar investments in 2023 compared to 2022 is primarily attributable to money market funds, measured at fair value through profit or loss.

Further information on marketable debt securities and similar investments is provided in Note 1. General information and significant accounting policies and Note 33. Financial instruments.

17. Other financial assets

Other financial assets presented in the Consolidated Statement of Financial Position is comprised as shown in table ↗ **D.46**.

Other financial assets recognized at fair value through profit or loss relate exclusively to derivative financial instruments which are not used in hedge accounting.

Other financial receivables and miscellaneous other financial assets includes receivables from unconsolidated subsidiaries and, in 2022, receivables from the subsequent purchase price adjustments following the spin-off from the Mercedes-Benz Group, which are recognized at amortized cost.

At December 31, 2023, assets with a carrying amount of €145 million (December 31, 2022: €77 million) were pledged as collateral for liabilities (refer to 👁 Note 25. Financing liabilities).

Further information on other financial assets is provided in 👁 Note 33. Financial instruments.

D.46

Other financial assets

	At December 31, 2023			At December 31, 2022		
In millions of euros	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
Equity instruments and debt instruments	**–**	**429**	**429**	–	461	461
Recognized at fair value through other comprehensive income	**–**	**118**	**118**	–	96	96
Recognized at fair value through profit or loss	**–**	**158**	**158**	–	196	196
Measured at amortized cost	**–**	**154**	**154**	–	169	169
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**49**	**130**	**179**	60	137	197
Other financial assets recognized at fair value through profit or loss	**22**	**–**	**22**	27	2	29
Other financial receivables and miscellaneous other financial assets	**607**	**264**	**871**	590	228	818
	678	**823**	**1,501**	677	828	1,505

18. Other assets

Non-financial other assets are comprised as shown in table ↗ **D.47**.

D.47

Other assets

	At December 31, 2023			At December 31, 2022		
	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
In millions of euros						
Income tax refunds/reimbursements	**144**	**18**	**162**	130	37	167
Sales tax and other tax refunds/reimbursements	**828**	**18**	**846**	614	29	643
Other expected reimbursements	**101**	**59**	**160**	103	60	163
Prepaid expenses	**187**	**22**	**209**	156	19	175
Miscellaneous other assets	**251**	**268**	**519**	165	219	384
	1,511	**385**	**1,896**	1,168	364	1,532

Other expected reimbursements predominantly relate to recovery claims against suppliers in connection with issued product warranties. Miscellaneous other assets primarily relate to assets recognized in connection with sales with a right of return.

19. Inventories

Inventories are comprised as shown in table ↗ **D.48**.

D.48

Inventories

In millions of euros	At December 31, 2023	2022
Raw materials and manufacturing supplies	**1,946**	1,901
Work in progress	**2,475**	2,744
Finished goods, parts and products held for resale	**4,723**	4,157
Advance payments to suppliers	**11**	13
	9,155	8,815

In 2023, the amount of write-down of inventories to net realizable value recognized as an expense in cost of sales amounted to €91 million (2022: €60 million). Inventories that are expected to be recovered or settled after more than twelve months amounted to €252 million at December 31, 2023 (December 31, 2022: €227 million) and are primarily spare parts.

Inventories rose by €340 million in 2023. An increase in inventory values was due, among other things, to a generally higher cost base in inventories and a slightly higher level of finished goods. A positive development in global supply chains led to a lower level of work in progress.

To secure obligations from partial retirement and long-term working accounts in Germany, a portfolio of vehicles included in inventories of €45 million (December 31, 2022: €45 million) and fixed assets (leased assets) of €390 million (December 31, 2022: €354 million) was pledged as collateral to Daimler Truck Pension Trust e.V. at December 31, 2023.

20. Trade receivables

Trade receivables (non-current and current) are comprised as shown in table ↗ **D.49**.

D.49

Trade receivables

In millions of euros	At December 31, 2023	2022
Gross carrying amount - non-current and current	**5,409**	4,837
Loss allowances	**-147**	-155
Net carrying amount	**5,262**	4,682

Trade receivables are receivables from contracts with customers within the scope of IFRS 15.

The Daimler Truck Group transferred trade receivables amounting to €25 million (2022: €154 million) to external banks and financial institutions in exchange for cash and cash equivalents. The receivables sold were derecognized as all risks and opportunities were transferred to external banks and financial institutions.

Loss allowances

The development of loss allowances for trade receivables due to expected credit losses is shown in table ↗ **D.50**.

D.50

Development of loss allowances for trade receivables due to expected credit losses

In millions of euros	Lifetime expected credit loss not credit impaired (Stage 2)	Lifetime expected credit loss credit impaired (Stage 3)	Total
Balance at January 1, 2022	28	24	52
Additions	9	1	10
Change in remeasurement	2	93	95
Utilization	-5	–	-5
Reversals	-1	-2	-3
Transfer to stage 2	–	–	–
Transfer to stage 3	–	–	–
Currency translation and other changes	3	3	6
Balance at December 31, 2022	36	119	155
Additions	**4**	**1**	**4**
Change in remeasurement	**4**	**–**	**3**
Utilization	**-1**	**–**	**-1**
Reversals	**-2**	**-1**	**-2**
Transfer to stage 2	**–**	**–**	**–**
Transfer to stage 3	**–**	**–**	**–**
Currency translation and other changes	**-4**	**-9**	**-12**
Balance at December 31, 2023	**37**	**110**	**147**

Credit risks

Information on credit risks included in trade receivables is shown in table ↗ **D.51**.

Further information on financial risk and types of risk is provided in 👁 Note 34. Management of financial risks.

D.51

Credit risks included in trade receivables

In millions of euros	Lifetime expected credit loss: not credit impaired (Stage 2)	Lifetime expected credit loss: credit impaired (Stage 3)	Total
At December 31, 2023			
Gross carrying amount	**5,244**	**165**	**5,409**
thereof			
not past due	**3,987**	**57**	**4,044**
past due 30 days and less	**704**	**–**	**704**
past due 31 to 60 days	**162**	**–**	**162**
past due 61 to 90 days	**63**	**–**	**63**
past due 91 to 180 days	**168**	**1**	**169**
past due more than 180 days	**160**	**106**	**266**
At December 31, 2022			
Gross carrying amount	4,681	156	4,837
thereof			
not past due	3,857	101	3,958
past due 30 days and less	441	10	451
past due 31 to 60 days	124	4	128
past due 61 to 90 days	47	1	48
past due 91 to 180 days	83	2	85
past due more than 180 days	129	38	167

21. Equity

The individual components of equity and their development during 2023 and 2022 are presented in the Consolidated Statement of Changes in Equity of the Daimler Truck Group, refer to ↗ **D.05**.

Share capital
At December 31, 2023, the share capital of Daimler Truck Holding AG amounted to €822,951,882 (December 31, 2022: €822,951,882). The share capital is divided into 822,951,882 no-par-value registered shares. Pursuant to Section 67 Subsection 2 Sentence 1 of the German Stock Corporation Act (Aktiengesetz or AktG), rights and obligations arising from shares in relation to the Company exist exclusively for and against the shareholders entered in the share register. With the exception of treasury shares, which do not entitle the company to any rights, all shares confer the same rights. Each share grants its holder one vote and, with the exception of any new shares not entitled to dividends, an equal share in the profits. The rights and obligations arising from the shares are based on applicable law, in particular Sections 12, 53a et seq., 118 et seq. and 186 of the German Stock Corporation Act (AktG).

Treasury shares
On July 10, 2023, the Board of Management and Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG resolved to implement a share buyback program worth up to €2 billion (excluding incidental acquisition costs) over a period of up to 24 months. Treasury shares have been acquired via the stock exchange since August 2, 2023. The shares will then be retired by way of a capital reduction.

The share buyback program is based on the authorization granted by the Annual General Meeting of Daimler Truck Holding AG on November 5, 2021, authorizing the Board of Management to acquire treasury shares, with the approval of the Supervisory Board, up to a maximum of ten percent of the share capital until October 31, 2026.

At December 31, 2023, 17,668,525 treasury shares were purchased for €557 million, and presented within the “Treasury Share” column in the Consolidated Statement of Changes in Equity. In addition, a short-term financial liability of €103 million has been recognized from the maximum purchase obligation of the current share buyback program, which has been deducted from the “Retained earnings” reserve.

For a presentation of earnings per share in accordance with IAS 33 “Earnings per Share”, refer to Note 37. Earnings per share.

Capital reserve
The capital reserve amounted to €14,277 million attributable to the spin-off and contribution transactions from 2021 to the capital reserve in accordance with Section 272 Subsection 2 No. 1 HGB.

Retained earnings
Retained earnings comprise the accumulated profit/loss after tax of Daimler Truck Holding AG and all subsidiaries included in the Consolidated Financial Statements, less distributed profits, as well as the effects of the revaluation of defined benefit pension plans less taxes.

Dividend
A proposal will be made to the Annual General Meeting to distribute €1,530 million (€1.90 per no-par value share entitled to dividend) to the shareholders from the 2023 distributable profit of Daimler Truck Holding AG and - of the remaining distributable profit - to allocate €3,300 million to retained earnings and to carry forward €724 million.

The distribution amount stated takes into account the 805,283,357 no-par value shares entitled to dividends existing on December 31, 2023. As of this time, the Company held 17,668,525 treasury shares, from which it has no rights in accordance with Section 71b German Stock Corporation Act (AktG). As the number of shares entitled to dividends will change by the date of the Annual General Meeting due to the ongoing share buyback program, a resolution proposal that is amended accordingly will be put to the vote at the Annual General Meeting. This resolution proposal will still provide for a dividend of €1.90 per no-par value share entitled to dividends. The amount of the total dividend payout will be reduced according to the changed number of no-par value shares entitled to dividends. The amount of the profit carried forward will be increased accordingly. The amount to be allocated to retained earnings will remain unchanged.

Other reserves
Other reserves comprise cumulative unrealized gains and losses from currency translation of the financial statements of consolidated foreign companies and cumulative unrealized gains and losses on the measurement of financial assets, derivative financial instruments and equity instruments.

Table ↗ **D.02** shows the details of changes in other reserves in other comprehensive income or loss.

22. Share-based payment

At December 31, 2023, the Group had in place the Performance Phantom Share Plans (PPSP) from 2020 to 2022 and the Virtual Share-based Equity Plan (VSEP) 2023. The PPSP and the VSEP are measured as cash-settled share-based compensation instruments at their respective fair values as of the reporting date. They are paid at the end of their contractually defined terms; early, pro rata payments are only possible under certain conditions when leaving the Group. In the first half of 2023, the PPSP 2019 was paid out.

Moreover, 50% of the Board of Management's annual bonus (deferral) will only be paid after waiting a period of one year according to the remuneration system valid until 2022. The actual amount paid out is determined by the performance of the Daimler Truck Holding AG share compared with an automotive-related index (STOXX Europe Auto Index). The fair value of the medium-term portion of the annual bonus, which depends on this further performance, corresponds to the intrinsic value of the commitment as of the reporting date. With implementation of the remuneration system in 2023 the deferral is not applicable anymore. The annual bonus will be paid out completely in the following year after the reporting date.

The pre-tax effects of the share-based payment transactions on the Consolidated Statement of Income and the Consolidated Statement of Financial Position are shown in table ↗ **D.53**.

D.53

Effects of share-based payment transactions

	Expense		Provision	
			31 December	
	2023	2022	**2023**	2022
In millions of euros				
PPSP	**-136**	-79	**295**	281
Medium-term component of the annual bonus of the members of the Board of Management	**–**	-6	**6**	5
	-136	-85	**301**	286

Performance Phantom Share Plan and Virtual Share-based Equity Plan

In 2023, the Daimler Truck Group adapted and renamed its long-term share-based compensation. As from 2023 the Performance Phantom Share Plan (PPSP) was replaced by the Virtual Share-based Equity Plan (VSEP) and awarded to eligible employees. Under the PPSP and the VSEP, the Group grants virtual shares to eligible employees who are entitled to receive a cash payment after four years. During the four-year term between the allocation of the preliminary virtual shares and the payout of the plan at the end of the term, the virtual shares earn a dividend equivalent in the amount of the dividends paid in the respective year to actual Daimler Truck Holding AG shares.

The payout amount at the end of the term is based on the (final) number of vested virtual shares (determined after three years depending on the degree of achievement of certain key figures) multiplied by the price of the Daimler Truck Holding AG share (calculated as an average price over a specified period at the end of the four-year plan term). The vesting period is therefore four years. For the existing plans, the price of the Daimler Truck Holding AG share is limited to 2.5 times the price at the date of grant. Furthermore, the payout for the members of the Board of Management is additionally limited to 2.5 times at PPSP and 3 times at VSEP the allotment value used to determine the preliminary number of virtual shares. The limitation of the payout for the members of the Board of Management also includes the dividend equivalents.

For the VSEP 2023 currently granted, target achievement is determined on the basis of the relative share performance and selected sustainability targets of the Daimler Truck Group. The relative share performance measures the performance of the Daimler Truck Holding AG share including dividends (total shareholder return) over a three-year period compared to the performance of a pre-defined peer group, the MSCI World Industrials Index. In addition to the financial performance indicators, the VSEP 2023 includes sustainability targets relating to environmental, social and governance (ESG) topics. These sustainability targets are derived from Daimler Truck´s sustainable business strategy and thus reflect awareness of the environment and society.

For the PPSP already granted, target achievement is determined on the basis of the relative share performance, which measures the performance of an equity index including dividends (total shareholder return) based on a peer group including Daimler Truck Holding AG in comparison to the performance of the Daimler Truck Holding AG share. In addition, the return on sales (ROS) of the Daimler Truck Group is compared to the ROS of a peer group (revenue-weighted average).

For the current PPSP 2020 and 2021 the share performance and the ROS for the periods up to the spin-off were calculated based on the performance of Mercedes-Benz Group AG (former Daimler AG), and for the periods after the spin-off based on the performance of Daimler Truck Holding AG. In the period from the first trading day of the Daimler Truck Holding AG share on December 10, 2021 to December 31, 2021, the average of the prices of the shares of Mercedes-Benz Group AG (former Daimler AG) and Daimler Truck Holding AG was taken into account for the relative share performance. The performance of ROS was calculated until the end of 2021 based on Mercedes-Benz Group AG (former Daimler AG).

Special regulations apply to the PPSP 2020 and 2021 for the members of the Board of Management of Daimler Truck Holding AG, who were previously members of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG (former Daimler AG): The Daimler Truck Group ROS must be higher than the same average ROS of the peer group in order to obtain the same target achievement as the other plan participants. In this case, the deviation of the average ROS of the Daimler Truck Group from the average ROS of the peer group multiplied by 1.05 determines the level of the success factor. Furthermore, a limit on target achievement was agreed upon the ROS reference parameter. In the case of target achievement between 195% and 200%, an additional comparison is made based on the achieved ROS in absolute terms. Accordingly, if, in the third year of the performance period, the actual ROS of the Daimler Truck Commercial Vehicles business is below the strategic target return value of 9%, the target achievement is restricted to 195%.

The Group recognizes a provision for awarding the PPSP and the VSEP in the Consolidated Statement of Financial Position in provisions for other risks. Since payment per vested virtual share depends on the price of the Daimler Truck Holding AG share, that price essentially represents the fair value of each virtual share as of the reporting date. The proportionate expense from the PPSP and the VSEP recognized in the individual years are measured based on the

price of the Daimler Truck Holding AG share and the estimated target achievement.

23. Pensions and similar obligations

Table ↗ D.54 shows the composition of provisions for pensions and similar obligations.

The Daimler Truck Group operates defined benefit pension plans and, to a lesser extent, defined contribution pension plans, specific to the various countries. In addition, smaller healthcare benefit obligations are recognized, especially in the United States.

D.54

Composition of provisions for pensions and similar obligations

	At December 31,	
	2023	2022
In millions of euros		
Provision for pension benefits	**651**	591
Provision for other post-employment benefits	**561**	556
	1,212	1,147

Defined benefit pension plans
Provisions for pension obligations are made for defined commitments to active and former employees of the Daimler Truck Group and their surviving dependents. The defined benefit pension plans provided by the Daimler Truck Group generally vary according to the economic, tax and legal circumstances of the country concerned. The defined benefit pension plans also generally provide benefits in the case of invalidity and death.

The Daimler Truck Group's main pension plans are described below.

German pension plans and pension plan assets
Most employees in Germany have defined benefit pension plans; most of the pension plans for the active workforce are based on individual retirement benefit accounts, to which the Daimler Truck Group makes annual contributions. The amount of the contributions for employees paid according to wage-tariff agreements depends on the tariff classification in the respective year or on their respective income, and for executives it depends on their respective income. For the commitments made until 2011, the contributions continue to be converted into capital components and credited to the individual pension accounts with the application of fixed factors related to each employee's age. The conversion factors include a fixed value increase. For the commitments made as of 2011, the Daimler Truck Group guarantees at a minimum the value of the contributions paid into a cash-balance plan. Pension payments are made either as a life annuity, twelve annual installments, or a single lump sum.

In addition, previously concluded defined benefit plans exist which primarily depend on employees' wage-tariff classification upon transition into the benefit phase and which foresee a life annuity.

As well as the employer-financed pension plans granted by German companies, the employees of some companies are also offered various deferred compensation models.

The pension obligations in Germany relating to defined benefit pension plans are funded by investment funds. The assets are held within contractual trust arrangements (CTAs) between Daimler Truck Pension Trust e.V. and Daimler Truck AG, Daimler Buses GmbH (formerly known as EvoBus GmbH) and Daimler Truck Financial Services GmbH in Germany.

US pension plans and pension plan assets
There are several defined benefit pension plans in the US that cover retirement and disability benefits and promise a balance at retirement age or monthly benefits. Most of plans are defined contribution plans and the plan benefits depend on the employee's salary, years of credited service, or both. While most employee-financed plans are still open for new entrants, most of the employer-financed plans are closed for new entrants or no further benefit entitlements can be acquired. The contributions are deducted from the employee's payroll and partially topped up by the employer. The promised benefits have an implicit return on plan assets. Most of the US pension plans are funded by contributions paid into a trust.

Other countries' pension plans and pension plan assets
Other significant plans exist primarily in Japan, where the majority of the plans are frozen and no significant new entitlements can be earned under these plans. The plans are related to final salaries as well as salary-based components. Most of the obligations outside Germany from defined benefit pension plans are funded by investment funds.

Risks from defined benefit pension plans and pension plan assets

The general requirements with regard to retirement benefit models are included in guidelines valid for the entire Daimler Truck Group. Accordingly, the committed benefits are intended to contribute to additional financial security during retirement, and in the case of death or invalidity to be capable of being planned and fulfilled by the respective legal entity or operations of the Daimler Truck Group, and to have a low-risk structure. In addition, a committee exists that approves new pension plans and amendments to existing pension plans as well as guidelines relating to company retirement benefits.

The obligations from defined benefit pension plans and the pension plan assets can be subject to fluctuations over time. This can cause the funded status to be negatively or positively impacted. Fluctuations in the defined benefit pension obligations result at the Daimler Truck Group in particular from changes in financial assumptions such as discount rates and increases in the cost of living, but also from changes in demographic assumptions such as adjusted life expectancies. With most of the plans, expected long-term wage and salary increases do not have an impact on the amount of the obligation.

The fair value of plan assets is predominantly determined by the situation on the capital markets. Unfavorable developments, especially of equity prices and fixed-interest securities, could reduce that fair value. The broad diversification of investments, the selection of asset managers using quantitative and qualitative analyses, and the continual monitoring of returns and risk help to reduce the associated investment risk. The Group regularly makes contributions to plan assets to fund future obligations from defined benefit pension plans.

As a general principle, it is the Daimler Truck Group's objective to design new pension plans as defined benefit plans based on capital components or on annual contributions, or as defined contribution plans.

Reconciliation of the net obligation from defined benefit pension plans

The development of the relevant factors is shown in table ↗ **D.55**.

D.55

Present value of defined benefit pension obligations and fair value of plan assets

	2023				2022			
In millions of euros	Total	German Plans	US Plans	Other	Total	German Plans	US Plans	Other
Present value of the defined benefit obligation at January 1	**5,903**	**3,834**	**1,608**	**461**	7,951	5,401	2,069	481
Current service cost	**156**	**99**	**40**	**17**	212	142	57	13
Interest cost	**228**	**132**	**84**	**13**	131	59	63	9
Contributions by plan participants	**1**	**–**	**–**	**1**	9	9	–	–
Actuarial gains (-)/losses	**278**	**194**	**69**	**15**	-2,320	-1,715	-614	9
Actuarial gains (-)/losses from changes in demographic assumptions	**-6**	**-9**	**–**	**3**	4	–	3	1
Actuarial gains (-)/losses from changes in financial assumptions	**296**	**228**	**64**	**4**	-2,380	-1,758	-616	-6
Actuarial gains (-)/losses from experience adjustments	**-12**	**-25**	**5**	**8**	56	43	-1	14
Past service cost, curtailments and settlements	**–**	**–**	**–**	**–**	2	–	3	-1
Pension benefits paid	**-230**	**-103**	**-97**	**-30**	-209	-88	-95	-26
Currency exchange-rate changes and other changes	**-84**	**23**	**-60**	**-47**	127	26	125	-24
Present value of the defined benefit obligation at December 31	**6,251**	**4,179**	**1,642**	**430**	5,903	3,834	1,608	461
Fair value of plan assets at January 1	**5,360**	**3,654**	**1,463**	**243**	6,109	4,024	1,805	280
Actual result on plan assets	**450**	**289**	**143**	**18**	-994	-589	-375	-30
Interest income from plan assets	**207**	**127**	**76**	**4**	104	44	57	3
Actuarial gains/losses (-)	**244**	**161**	**68**	**14**	-1,098	-633	-432	-33
Contributions by the employer	**90**	**40**	**29**	**20**	318	294	2	22
Contributions by plan participants	**1**	**–**	**–**	**1**	10	9	–	1
Pension benefits paid	**-207**	**-102**	**-86**	**-20**	-190	-88	-83	-19
Currency exchange-rate changes and other changes	**-40**	**25**	**-54**	**-10**	107	4	114	-11
Fair value of plan assets at December 31	**5,654**	**3,907**	**1,495**	**253**	5,360	3,654	1,463	243
Funded status at December 31	**-597**	**-272**	**-147**	**-178**	-543	-180	-145	-218
actuarial loss due to asset ceiling	**–**	**–**	**–**	**–**	-2	–	–	-2
Net defined benefit liability	**-597**	**-272**	**-147**	**-178**	-545	-180	-145	-220
thereof recognized in other assets	**55**	**3**	**49**	**3**	46	1	43	2
thereof recognized in provisions for pensions and similar obligations	**-651**	**-275**	**-196**	**-181**	-591	-181	-188	-222

Composition of plan assets

Plan assets are used solely to provide pension benefits and to cover the administration costs of the plan assets. The composition of the Daimler Truck Group's pension plan assets is shown in table ↗ **D.56**.

Market prices are usually available for equities and bonds due to their listings in active markets. Most of the bonds have investment-grade ratings. This includes government bonds with very good credit ratings.

The investment strategy is reviewed regularly and adjusted if deemed necessary. The investment strategy is determined by Investment Committees, which are generally composed of representatives of the Finance and Human Resources departments of Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH and Daimler Buses GmbH. The pension plan assets are generally oriented towards the structure of the pension obligations.

Pension cost

The components of net pension cost included in the Consolidated Statement of Income are shown in table ↗ **D.57**.

D.56

Composition of plan assets

	At December 31, 2023				At December 31, 2022			
In millions of euros	Total	German Plans	US Plans	Other	Total	German Plans	US Plans	Other
Equity instruments	**1,425**	**1,102**	**254**	**69**	1,194	807	322	65
Bonds	**2,932**	**1,798**	**996**	**138**	2,697	1,683	875	139
Government bonds	**625**	**420**	**131**	**74**	675	284	323	68
Corporate bonds	**2,306**	**1,378**	**865**	**63**	2,021	1,399	552	70
Securitized bonds	**1**	**–**	**–**	**1**	1	–	–	1
Other exchange-traded instruments	**21**	**20**	**–**	**1**	17	16	–	1
Exchange-traded instruments	**4,377**	**2,920**	**1,249**	**208**	3,908	2,506	1,197	205
Alternative investments	**199**	**4**	**175**	**20**	173	–	172	1
Real-estate	**47**	**–**	**34**	**13**	56	–	45	11
Other non-exchange-traded instruments	**473**	**468**	**–**	**5**	530	504	–	26
Cash and cash equivalents	**558**	**514**	**37**	**7**	693	644	49	–
Non-exchange-traded instruments	**1,277**	**986**	**246**	**45**	1,452	1,148	266	38
Fair value of plan assets	**5,654**	**3,907**	**1,495**	**252**	5,360	3,654	1,463	243

D.57

Pension cost

	2023				2022			
In millions of euros	Total	German Plans	US Plans	Other	Total	German Plans	US Plans	Other
Current service cost	**-156**	**-99**	**-40**	**-17**	-212	-142	-57	-13
Past service cost, curtailments and settlements	**–**	**–**	**–**	**–**	-2	–	-3	1
Net interest expense	**-22**	**-5**	**-8**	**-9**	-27	-15	-6	-6
	-177	**-104**	**-47**	**-26**	-241	-157	-66	-18

Measurement assumptions
The measurement date for the Daimler Truck Group's defined benefit pension obligations and plan assets is generally December 31. The measurement date for the Daimler Truck Group's net periodic pension cost is generally January 1. The assumptions used to calculate the defined benefit obligations vary according to the economic conditions of the countries in which the pension plans are situated. Calculation of the defined benefit obligations for the German plans uses life expectancy based on the 2018 G Heubeck mortality tables. The tables reflect the latest statistics of the statutory pension insurance system and of the German Federal Statistical Office. Comparable country-specific calculation methods are used for non-German plans.

Table ↗ **D.58** shows the significant weighted-average measurement factors used to calculate pension benefit obligations.

Sensitivity analysis
An increase or decrease in the main actuarial assumptions would affect the present value of the defined benefit pension obligations as shown in table ↗ **D.59**.

The calculations carried out by actuaries were done in isolation for the evaluation parameters regarded as material. This means that if there is a simultaneous change in several parameters, the individual results cannot be summed due to correlation effects. With a change in the parameters, the sensitivities shown cannot be used to derive a linear development of the defined benefit obligation.

For the calculation of the sensitivity of life expectancy, by means of fixed (non-age-dependent) factors for a reference person, a one-year higher or lower life expectancy was assumed.

D.58

Significant factors for the calculation of pension benefit obligations

	At December 31,		At December 31,		At December 31,	
	2023	2022	**2023**	2022	**2023**	2022
	German Plans	German Plans	US Plans	US Plans	Other	Other
In percent						
Discount rates	**3.3**	3.8	**5.1**	5.4	**5.0**	3.4
Expected increase in cost of living[1]	**2.2**	2.2	**–**	–	**–**	–

1 For German plans, expected increases in cost of living may affect – depending on the design of the pension plan – the obligation to the Daimler Truck Group's active employees as well as to retirees and their survivors. For most non-German plans, expected increases in cost of living do not have a material impact on the amount of the obligation.

D.59

Sensitivity analysis for the present value of defined benefit pension obligations

		At December 31, 2023				At December 31, 2022			
		Total	German Plans	US Plans	Other	Total	German Plans	US Plans	Other
In millions of euros									
Sensitivity for discount rates	0.25%	**-188**	**-130**	**-47**	**-12**	-196	-121	-52	-23
Sensitivity for discount rates	-0.25%	**193**	**137**	**49**	**7**	179	128	41	10
Sensitivity for expected increases in cost of living	0.10%	**6**	**6**	**–**	**–**	5	5	–	–
Sensitivity for expected increases in cost of living	-0.10%	**-9**	**-6**	**–**	**-3**	-7	-5	–	-2
Sensitivity for life expectancy	+1 year	**102**	**23**	**79**	**-1**	58	17	38	3
Sensitivity for life expectancy	-1 year	**-108**	**-21**	**-82**	**-4**	-87	-15	-56	-16

Effect on future cash flows
The Daimler Truck Group currently plans to make contributions of €139 million to its pension plans for 2024. The final amount is generally determined in the fourth quarter of a financial year. In 2023, allocations to plan assets amounted to €90 million (2022: €318 million, of which €250 million was allocated on the basis of the 2021 demerger agreement).

The Daimler Truck Group anticipates pension payments of €237 million in 2024.

The weighted-average durations of the defined benefit obligations are shown in table ↗ **D.60**.

D.60

Weighted-average duration of the defined benefit obligations

	At December 31,	
	2023	2022
In years		
German plans	**14**	14
US plans	**13**	13
Other plans	**9**	11

Defined contribution pension plans
Under defined contribution pension plans, the Daimler Truck Group makes defined contributions to external insurance policies or investment funds. There are fundamentally no further contractual obligations or risks for the Daimler Truck Group in excess of the defined contributions. The Daimler Truck Group also pays contributions to governmental pension schemes. In 2023, the total expenses from defined contribution plans amounted to €607 million (2022: €584 million). Of those payments, €495 million (2022: €479 million) was related to governmental pension plans and €111 million (2022: €105 million) to defined contribution pension plans.

Other post-employment benefits
Certain foreign legal entities and operations included in the Daimler Truck Group, mainly in the United States, provide their employees with post-employment health care benefits with defined entitlements, which have to be accounted for as defined benefit plans. Since the plans are unfunded, the balance sheet liability equals the present value of the defined benefit obligations of €561 million (December 31, 2022: €556 million). The net expense amounted to €39 million (2022: €32 million).

Risks in connection with commitments for other post-employment benefits (medical care) relate to rising healthcare costs and lower contributions to those costs from the public sector. In addition, these plans are subject to the usual risks for defined benefit plans, in particular the risk of changes in discount rates.

24. Provisions for other risks

The development of provisions for other risks is summarized in table ↗ **D.61**.

Product warranties
The Daimler Truck Group issues various types of product warranties, under which it generally guarantees the performance of products delivered and services rendered for a certain period. The provision for these product warranties covers expected costs for legal and contractual warranty claims as well as expected costs for goodwill concessions and product recalls. The utilization date of product warranties depends on the incidence of the warranty claims and can span the entire term of the warranty and goodwill period. The cash outflows in relation to provisions for product warranties are primarily expected within a period until 2025.

Personnel and social costs
Provisions for personnel and social costs primarily comprise expected expenses of the Daimler Truck Group for employee anniversary bonuses, employee and management bonuses, and early-retirement plans. The additions recorded to the provisions for profit sharing and management bonuses in the reporting year generally lead to cash outflows in the following year. The cash outflows for provisions for personnel and social costs are primarily expected within a period until 2027.

Liability and litigation risks and regulatory proceedings
Provisions for liability and litigation risks and regulatory proceedings comprise costs for various legal proceedings, claims and governmental investigations, which can lead in particular to payments of compensation, punitive damages or other costly actions. Cash outflows from provisions for liability and litigation risks as well as official proceedings are mainly expected within a period up to 2027.

Further information on liability and litigation risks and regulatory proceedings is provided in 👁 Note 31. Legal proceedings.

Other
Provisions for other risks primarily comprise expected costs for provisions for environmental protection risks, decommissioning costs, sales expenses, other taxes and restructuring measures (including compensation payments). They also include provisions for risks of loss from pending transactions and various other risks which cannot be allocated to any other class of provision.

D.61

Provisions for other risks

In millions of euros	Product warranties	Personnel and social costs	Liability and litigation risks and regulatory proceedings	Other	Total
Balance at January 1, 2022	1,688	1,489	1,070	443	4,690
Additions	1,387	880	79	231	2,577
Utilizations	-970	-611	-106	-159	-1,846
Reversals	-188	-81	-52	-78	-399
Compounding and effects from changes in discount rates	–	-117	-9	-13	-139
Currency translation and other changes	35	9	15	7	66
Balance at December 31, 2022	1,952	1,569	997	431	4,949
thereof current	856	892	127	331	2,206
thereof non-current	1,096	677	870	100	2,743
Additions	**1,484**	**1,051**	**56**	**227**	**2,819**
Utilizations	**-1,030**	**-766**	**-79**	**-223**	**-2,097**
Reversals	**-172**	**-131**	**-72**	**-68**	**-442**
Compounding and effects from changes in discount rates	**52**	**41**	**32**	**4**	**129**
Currency translation and other changes	**-56**	**25**	**-11**	**-12**	**-54**
Balance at December 31, 2023	**2,231**	**1,790**	**923**	**360**	**5,303**
thereof current	**983**	**1,124**	**153**	**260**	**2,520**
thereof non-current	**1,248**	**666**	**770**	**100**	**2,784**

25. Financing liabilities

The composition of financing liabilities is shown in table ↗ **D.62**. Information on the maturities is provided in Note 34. Management of financial risks.

In the financial year 2023, financing liabilities increased primarily due to the issuance of bonds of €5,960 million and Asset-Backed-Securities (ABS) with a total volume to €1,913 million. This was offset by the repayment of bonds in the amount of €3,014 million.

Liabilities to financial institutions include a current financial liability of €103 million from the maximum purchase obligation of the current share buyback program.

The non-controlling interests included in the financing liabilities are held by Mercedes-Benz Grund Services GmbH in the entities Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs and Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG and are accounted for as financing liabilities in accordance with IAS 32.

D.62

Financing liabilities

	At December 31, 2023			At December 31, 2022		
	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
In millions of euros						
Notes/bonds	**2,678**	**11,527**	**14,205**	3,061	8,290	11,351
Commercial paper	**90**	**–**	**90**	–	–	–
Liabilities to financial institutions	**4,388**	**2,882**	**7,269**	3,237	2,812	6,049
Liabilities from ABS transactions	**905**	**1,085**	**1,990**	528	483	1,011
Lease liabilities	**189**	**960**	**1,149**	181	1,002	1,183
Loans and other financing liabilities	**352**	**458**	**810**	503	549	1,052
Non-controlling shareholdings (puttable instruments) in accordance with IAS 32	**–**	**213**	**213**	–	191	191
	8,602	**17,125**	**25,727**	7,511	13,328	20,839

26. Other financial liabilities

The composition of other financial liabilities is shown in table ↗ **D.63**.

Financial liabilities measured at fair value through profit or loss relate to derivative financial instruments, which are not used in hedge accounting.

Further information on other financial liabilities is provided in 👁 Note 33. Financial instruments.

D.63

Other financial liabilities

	At December 31, 2023			At December 31, 2022		
In millions of euros	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**50**	**399**	**449**	36	519	555
Financial liabilities recognized at fair value through profit or loss	**25**	**14**	**39**	13	–	13
Miscellaneous other financial liabilities	**2,795**	**1,401**	**4,197**	2,667	1,591	4,258
Liabilities from residual value guarantees	**636**	**1,271**	**1,907**	756	1,374	2,130
Liabilities from wages and salaries	**563**	**–**	**563**	633	47	680
Accrued interest expenses	**645**	**–**	**645**	358	–	358
Deposits received	**319**	**21**	**340**	358	22	380
Other	**633**	**109**	**742**	562	148	710
	2,870	**1,814**	**4,684**	2,716	2,110	4,826

27. Deferred income

The composition of deferred income is shown in table ↗ **D.64**.

The decrease during 2023 was mainly due to the deferral of sales revenue received from sales with residual value guarantees in companies of Industrial Business.

D.64

Deferred income

	At December 31, 2023			At December 31, 2022		
In millions of euros	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
Deferral of sales revenue received from sales with residual value guarantees	**466**	**960**	**1,426**	560	977	1,537
Deferral of advance rental payments received from operating lease arrangements	**24**	**5**	**30**	53	2	55
Other deferred income	**32**	**19**	**51**	42	21	63
	522	**984**	**1,506**	655	1,000	1,655

28. Contract and refund liabilities

Table ↗ **D.65** shows the composition of contract and refund liabilities.

Other contract liabilities and other refund liabilities primarily include advanced payments and sales with a right of return, respectively.

D.65

Contract and refund liabilities

	At December 31,	
	2023	2022
In millions of euros		
Contract liabilities	**3,505**	3,166
Service and maintenance contracts and extended warranties	**2,795**	2,624
Other contract liabilities	**710**	542
Refund liabilities	**771**	645
Obligations from sales transactions	**530**	448
Other refund liabilities	**241**	197
Contract and refund liabilities	**4,275**	3,811
thereof non-current	**2,106**	1,940
thereof current	**2,169**	1,871

29. Other liabilities

Table ↗ **D.66** shows the composition of other liabilities.

D.66

Other liabilities

	At December 31, 2023			At December 31, 2022		
	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
In millions of euros						
Income tax liabilities	**287**	**95**	**382**	173	37	210
Other tax liabilities	**581**	**–**	**581**	466	–	466
Miscellaneous other liabilities	**208**	**12**	**220**	63	16	78
	1,076	**107**	**1,183**	701	53	754

30. Consolidated Statement of Cash Flows

Calculation of funds

As of December 31, 2023, cash and cash equivalents included restricted funds of €151 million (December 31, 2022: €102 million). The restricted funds primarily relate to cash and cash equivalents held in subsidiaries where exchange controls apply so that the Daimler Truck Group has restricted access to the funds.

During 2023, cash and cash equivalents increased by €1,123 million after adjusting for exchange-rate effects. This is primarily due to cash inflows from borrowings in the international money and capital markets, as well as cash outflows from operating activities, money market funds, and from the repayment of financing liabilities. The dividends paid and the share buyback program led to additional cash outflows.

In 2022, the cash and cash equivalents decreased by €1,300 million resulted mainly from payments for the acquired Financial Services business, cash outflows from operating activities and short-term investments in mutual funds, however offset with cash inflows from borrowings on international money and capital markets.

Cash provided by operating activities

In 2023 and 2022, the increase in receivables from financial services had a negative effect on cash flows from operating activities, which is primarily driven by new business in the Financial Services segment.

Other non-cash expense and income primarily relates to the Group's share of earnings from equity-method companies. Additionally, in 2022, there was an impairment of the equity-method investment in Daimler KAMAZ Trucks Holding GmbH due to the Russia-Ukraine war. Furthermore, in 2022 cash flows from operating activities included cash outflow of €171 million as part of the acquired Financial Services business for the fulfillment of the pre-existing relationships between Daimler Truck Group and the acquired entities.

The cash flows from operating activities in 2023 were also positively affected by trade receivables sold to external banks and financial institutions of €25 million (2022: €154 million) and are referred to in Note 20. Trade receivables.

Composition of other operating assets and liabilities are shown in table ↗ **D.67**.

D.67

Other operating assets and liabilities

In millions of euros	2023	2022
Provisions	**463**	137
Financial instruments	**57**	-6
Miscellaneous other assets and liabilities	**296**	146
	816	277

Table ↗ **D.68** shows additional cash flows included in cash provided by operating activities.

D.68

Cash flows included in cash flows from operating activities

In millions of euros	2023	2022
Interest paid	**-62**	-207
Interest received	**351**	195
Dividends received from equity-method investments	**16**	13
Dividends received from other shareholdings	**9**	7

Cash flows from investing activities

In 2023, cash flows from investing activities included €1,305 million related to additions to property, plant and equipment and intangible assets (2022: €1,132 million).

Cash flows from investing activities in 2022 also included consideration paid to the Mercedes-Benz Group in connection with the acquired Financial Services business, of which €1,271 billion related to the repayment of financing liabilities and was allocated to the Industrial Business.

Furthermore, as explained in Note 33. Financial instruments, the short-term investments in mutual funds are also reflected as cash flows from investing activities.

Cash flows from financing activities

Cash flows from financing activities resulted primarily from raising funds on the international money and capital markets by issuing bonds predominantly in the USA, the Netherlands and Canada, from issuing Asset-Backed-Securities (ABS), and, in 2023, offset by dividends paid to the shareholders of Daimler Truck Holding AG of €1,070 million and the commencement of the share buyback program of €557 million.

Table ↗ **D.69** shows the changes in financing liabilities arising from financing activities, including cash flows from hedging the currency risks of financing liabilities, divided into cash and non-cash components.

The net cash inflows from financing liabilities includes payments for the reduction of outstanding leasing liabilities of €217 million (2022: €192 million).

D.69

Changes in financing liabilities arising from financing activities[1]

In millions of euros	2023	2022
Balance at January 1[1]	**20,838**	16,564
Net cash inflows from financing liabilities	**4,654**	3,409
Non-cash effects:		
Changes in foreign exchange rates	**-400**	592
Changes in market valuation and currency hedges for financing liabilities	**235**	-521
Changes in financial liabilities due to the share buyback program	**103**	–
Changes from the acquisition or disposal of shareholdings	**–**	599
Fair value changes from derivatives	**12**	34
Other changes	**304**	162
Balance at December 31[1]	**25,747**	20,838

1 Liabilities arising from financing activities include hedging activities related to financing transactions of €+20 million at December 31, 2023 (December 31, 2022: €-1 million; January 1, 2022: €-35 million).

31. Legal proceedings

The subsidiaries of Daimler Truck Holding AG (especially Daimler Truck AG) are confronted with various legal proceedings, claims as well as governmental investigations and orders (legal proceedings) on a large number of topics. These include, for example, vehicle conformity and vehicle safety, dealer, supplier and other contractual relationships, financial services, industrial property rights (in particular patent infringement suits), warranty claims, and antitrust proceedings (including claims for damages). If the outcome of such legal proceedings is negative for the Daimler Truck Group or such legal proceedings are settled, the Group may be required to pay substantial compensatory and punitive damages or to undertake service actions, recall campaigns, monetary penalties or other costly actions. Legal proceedings and related settlements may have an impact on the Group's reputation.

In particular, vehicle manufacturers such as Daimler Truck Group can face regulatory investigations and fines for non-compliance with various governmental standards or rules as well as customer claims and litigation arising from any defects and the resulting consequences on product use or safety. Class action lawsuits, if filed, and product liability, in particular, can have substantial financial consequences.

The Group generally records warranty provisions in its Financial Statements based on past experience and known claims, but such provisions may not be adequate for any liability ultimately incurred as a result of potential vehicle defects. In addition, defective products, product liability claims, warranty claims, product recalls and other similar proceedings could damage the Group's reputation.

Antitrust law proceedings (including actions for damages)
Mercedes-Benz Group AG (formerly Daimler AG), as the former parent entity of Daimler Truck AG, was addressee of an antitrust proceeding initiated by the European Commission. In July 2016, the European Commission issued a settlement decision against Daimler AG and four other European truck manufacturers for their participation in anti-competitive behavior in violation of European antitrust rules with regard to pricing and passing on the costs of complying with stricter emission rules for trucks. The European Commission found that Daimler AG participated in the relevant arrangements from January 17, 1997 to January 18, 2011. The individual fine imposed on Daimler AG by the European Commission's settlement decision amounted to €1.09 billion and was paid in full in 2016.

Following the settlement decision by the European Commission, legal actions, class actions and other forms of legal redress for damages by direct and indirect truck customers have been filed or initiated in several jurisdictions. Damage claims could result in substantial liabilities for the Daimler Truck Group as well as significant costs expended for defense measures, which may have a material adverse effect on its operations and financial resources.

In relation to the cartel infringement described above, most substantial claims (including certain types of class actions or aggregator claims) are pending or have been initiated in Germany, the United Kingdom, the Netherlands, and Spain. Claims are also pending in certain other European countries and in Israel (in a total of approximately 20 countries).

The Daimler Truck Group takes appropriate legal remedies to defend itself and reflects the constantly evolving jurisprudence in its risk assessments and strategic decisions.

In accordance with IAS 37 "Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets" (paragraph 92), no further information is disclosed with respect to whether, or to what extent, provisions have been recognized and/or contingent liabilities have been disclosed, so as not to prejudice the Group's position.

Accounting estimates and management judgments relating to all legal proceedings
Risks resulting from legal proceedings sometimes cannot be assessed reliably or only to a limited extent. Consequently, provisions recognized for some legal proceedings may turn out to be insufficient once such proceedings have ended. The Group may also become liable for payments in legal proceedings for which no provisions were recognized and/or contingent liabilities were disclosed. Uncertainty exists with regard to the amounts or due dates of possible cash outflows. Although the final result of any such proceedings could materially affect the Daimler Truck Group's operating results and cash flows for a particular reporting period, the Daimler Truck Group believes that it should not exert a sustained influence on the Group's profitability, liquidity and capital resources or financial position.

32. Contingent liabilities and other financial obligations

Contingent liabilities
As of December 31, 2023, the best-possible estimate of contingent liabilities was €575 million (December 31, 2022: €632 million). The contingent liabilities mainly related to legal proceedings.

Other financial obligations
At December 31, 2023, contractual obligations from the acquisition of intangible assets, property, plant and equipment and equipment on operating leases amounted to €640 million (December 31, 2022: €440 million). At December 31, 2023 other financial obligations amounted to €388 million (December 31, 2022: €404 million) which includes capital commitments to the joint ventures Greenlane Infrastructure, LLC and Commercial Vehicle Charging Europe B.V..

In addition, the Daimler Truck Group had issued irrevocable loan commitments at December 31, 2023 and 2022. These loan commitments had not been utilized as of that date. Further information on irrevocable loan commitments can be found in Note 34. Management of financial risks.

Other financial obligations after the 2019 hive-down
In 2019, Mercedes-Benz Group AG hived down parts of its business operations into Daimler Truck AG and Mercedes-Benz AG. Pursuant to Section 133 of the German Transformation Act (Umwandlungsgesetz or UmwG), all three legal entities are jointly and severally liable for all liabilities of Mercedes-Benz Group AG that existed as of the registration date of the hive-down into the commercial register.

Daimler Truck AG will be liable for these liabilities that existed before the spin-off taking effect for a period of five years, starting as of the date of the announcement of the registration of the hive-down into the commercial register of Mercedes-Benz Group AG at the District Court of Stuttgart. The liability period for pension obligations based on the German Company Pensions Act (Betriebsrentengesetz), the aforementioned period is ten years.

Other financial obligations after the 2021 spin-off
In December 2021, Mercedes-Benz Group AG spun off and hived down its shares of Daimler Truck AG to Daimler Truck Holding AG. Pursuant to Section 133 UmwG, Daimler Truck Holding AG is jointly and severally liable with Mercedes-Benz Group AG for all liabilities of Mercedes-Benz Group AG that existed as of the registration date of the spin-off and hivedown in the commercial register including those from the 2019 hive-down.

Daimler Truck Holding AG will be liable for those liabilities that existed before the spin-off took effect for a period of five years, starting as of the date of the announcement of the registration of the spin-off and hive-down into the commercial register of Mercedes-Benz Group AG. The liability period for pension obligations based on the German Company Pensions Act (Betriebsrentengesetz), the aforementioned period is ten years.

Pension commitments are covered by planned assets (refer to Note 23. Pensions and similar obligations) and are not included in the potential obligations.

According to the current appraisal, a claim with respect to the subsequent liability relationship between the entities is considered to be unlikely.

33. Financial instruments

Carrying amounts and fair values of financial instruments
Table ↗ **D.70** shows the carrying amounts and fair values for the respective classes of the Group's financial instruments, excluding equity instruments measured at amortized cost and not in the scope of IFRS 9, and lease liabilities. The equity instruments, which are recognized at fair value through other comprehensive income, are shown in table ↗ **D.70** and comprise several investments not individually material. The Daimler Truck Group does not generally intend to sell the equity instruments presented at December 31, 2023.

The fair value of a financial instrument is the price that would be received to sell an asset or paid to transfer a liability in an orderly transaction between market participants at the measurement date. Given the varying influencing factors, the reported fair values can only be viewed as indicators of the prices that may actually be achieved on the market.

The fair values of financial instruments were calculated on the basis of market information available on the balance sheet date. The methods and premises used are explained in 👁 Note 1. General information and significant accounting policies.

Reverse factoring arrangements
At December 31, 2023, trade payables of €302 million are subject to reverse factoring arrangements (December 31, 2022: €260 million).

D.70

Carrying amounts and fair values of financial instruments

	At December 31, 2023		At December 31, 2022	
	Carrying amount	Fair value	Carrying amount	Fair value
In millions of euros				
Financial assets				
Receivables from financial services	**26,214**	**26,066**	22,425	22,129
Trade receivables	**5,262**	**5,262**	4,682	4,682
Cash and cash equivalents	**7,067**	**7,067**	5,944	5,944
Marketable debt securities and similar investments	**1,808**	**1,808**	1,145	1,145
Recognized at fair value through other comprehensive income	**443**	**443**	351	351
Recognized at fair value through profit or loss	**1,365**	**1,365**	783	783
Measured at amortized cost	**–**	**–**	11	11
Other financial assets				
Equity instruments and debt instruments	**275**	**275**	292	292
Recognized at fair value through other comprehensive income	**118**	**118**	96	96
Recognized at fair value through profit or loss	**158**	**158**	196	196
Other financial assets recognized at fair value through profit or loss	**22**	**22**	29	29
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**179**	**179**	197	197
Other financial receivables and miscellaneous other financial assets	**871**	**871**	818	818
	41,697	**41,549**	35,532	35,236
Financial liabilities				
Financing liabilities[1]	**24,578**	**24,561**	19,656	19,320
Trade payables	**5,059**	**5,059**	5,317	5,317
Other financial liabilities				
Financial liabilities recognized at fair value through profit or loss	**39**	**39**	13	13
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**449**	**449**	555	555
Miscellaneous other financial liabilities	**4,197**	**4,197**	4,258	4,258
Contract and refund liabilities				
Obligations from sales transactions	**530**	**530**	448	448
	34,850	**34,833**	30,247	29,911

1 The fair value as of December 31, 2022 has been adjusted due to an insignificant error.

Offsetting of financial instruments

The Daimler Truck Group concludes derivative transactions in accordance with the master netting arrangements (framework agreement) of the International Swaps and Derivatives Association (ISDA) and comparable national framework agreements. However, these arrangements do not meet the criteria for netting in the Consolidated Statement of Financial Position, as they allow netting only in the case of future events such as default or insolvency on the part of the Group or the counterparty.

Table ↗ **D.71** shows the carrying amounts of the derivative financial instruments subject to the described arrangements as well as the possible financial effects of netting in accordance with the master netting arrangements.

D.71

Disclosure for recognized financial instruments that are subject to an enforceable master netting arrangement or similar agreement

	At December 31, 2023			At December 31, 2022		
In millions of euros	Gross and net amounts of financial instruments in the Consolidated Statement of Financial Position	Amounts subject to a master netting arrangement	Net amounts	Gross and net amounts of financial instruments in the Consolidated Statement of Financial Position	Amounts subject to a master netting arrangement	Net amounts
Other financial assets[1]	**201**	**-124**	**77**	226	-123	103
Other financial liabilities[2]	**487**	**-124**	**363**	568	-123	445

1 The other financial assets which are subject to a master netting arrangement comprise derivative financial instruments that are included in hedge accounting and financial assets recognized at fair value through profit or loss (refer to Note 17. Other financial assets).

2 The other financial liabilities which are subject to a master netting arrangement comprise derivative financial instruments that are included in hedge accounting and financial liabilities recognized at fair value through profit or loss (refer to Note 26. Other financial liabilities).

Measurement hierarchy

Table ↗ **D.72** provides an overview of the classification into measurement hierarchies of financial assets and liabilities recognized at fair value (according to IFRS 13 “Fair value measurement”).

At the end of each reporting period, the Group reviews the necessity for reclassification between the fair-value hierarchies.

The credit risk from derivative financial instruments assigned to level 2 of the measurement hierarchy is determined on the basis of the portfolios managed on a net basis

D.72

Measurement hierarchy of financial assets and liabilities recognized at fair value

	At December 31, 2023				At December 31, 2022			
In millions of euros	Total	Level 1[1]	Level 2[2]	Level 3[3]	Total	Level 1[1]	Level 2[2]	Level 3[3]
Financial assets recognized at fair value								
Marketable debt securities	**1,808**	**1,292**	**516**	**–**	1,134	748	386	–
Recognized at fair value through other comprehensive income	**443**	**44**	**399**	**–**	351	44	307	–
Recognized at fair value through profit or loss	**1,365**	**1,249**	**116**	**–**	783	704	79	–
Equity instruments and debt instruments	**275**	**158**	**22**	**95**	292	171	22	99
Recognized at fair value through other comprehensive income	**118**	**112**	**–**	**5**	96	88	–	8
Recognized at fair value through profit or loss	**158**	**46**	**22**	**90**	196	83	22	91
Other financial assets recognized at fair value through profit or loss	**22**	**–**	**22**	**–**	29	–	29	–
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**179**	**–**	**179**	**–**	197	–	197	–
	2,284	**1,450**	**738**	**95**	1,652	919	634	99
Financial liabilities recognized at fair value								
Financial liabilities recognized at fair value through profit or loss	**39**	**–**	**13**	**25**	13	–	13	–
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**449**	**–**	**449**	**–**	555	–	555	–
	487	**–**	**462**	**25**	568	–	568	–

1 Fair value measurement is based on quoted prices (unadjusted) in active markets for these or identical assets or liabilities.
2 Fair value measurement is based on inputs that are observable on active markets either directly (i.e., as prices) or indirectly (i.e., derived from prices).
3 Fair value measurement based on inputs for which no observable market data is available.

Table ↗ **D.73** shows to which measurement hierarchies (according to IFRS 13) the fair values of the financial assets and liabilities are classified which are not recognized at fair value in the Consolidated Statement of Financial Position.

D.73

Measurement hierarchy of financial assets and liabilities not recognized at fair value

	At December 31, 2023				At December 31, 2022			
	Total	Level 1[1]	Level 2[2]	Level 3[3]	Total	Level 1[1]	Level 2[2]	Level 3[3]
In millions of euros								
Fair values of financial assets measured at cost								
Receivables from financial services	**26,066**	**–**	**26,066**	**–**	22,129	–	22,129	–
Fair values of financial liabilities measured at cost								
Financing liabilities[4]	**24,347**	**12,791**	**11,556**	**–**	19,129	8,822	10,307	–
thereof bonds	**14,205**	**12,791**	**1,414**	**–**	11,134	8,822	2,312	–
thereof liabilities from ABS transactions	**2,009**	**–**	**2,009**	**–**	1,018	–	1,018	–
thereof other financing liabilities[4]	**8,133**	**–**	**8,133**	**–**	6,977	–	6,977	–
Miscellaneous other financial liabilities	**4,197**	**–**	**4,126**	**71**	4,258	–	4,156	102

1 Fair value measurement is based on quoted prices (unadjusted) in active markets for these or identical assets or liabilities.
2 Fair value measurement is based on inputs that are observable on active markets either directly (i.e., as listed prices) or indirectly (i.e., derived from prices).
3 Fair value measurement based on inputs for which no observable market data is available.
4 The fair value as of December 31, 2022 has been adjusted due to an insignificant error.

Measurement categories

The carrying amounts of financial instruments according to measurement categories are shown in table ↗ **D.74**.

Table ↗ **D.74** excludes the carrying amounts of derivative financial instruments used in hedge accounting as these financial instruments are not assigned to a measurement category.

D.74

Carrying amounts of financial instruments according to measurement categories

	At December 31,	
	2023	2022
In millions of euros		
Assets		
Financial assets measured at (amortized) cost	**34,391**	29,838
Receivables from financial services[1]	**21,191**	18,383
Trade receivables	**5,262**	4,682
Cash and cash equivalents	**7,067**	5,944
Marketable debt securities and similar investments	**–**	11
Other receivables and miscellaneous other financial assets	**871**	818
Financial assets recognized at fair value through other comprehensive income	**561**	447
Marketable debt securities and similar investments	**443**	351
Equity and debt instruments	**118**	96
Financial assets recognized at fair value through profit or loss	**1,544**	1,008
Marketable debt securities and similar investments	**1,365**	783
Equity and debt instruments	**158**	196
Other financial assets recognized at fair value through profit or loss[2]	**22**	29
Liabilities		
Financial liabilities measured at (amortized) cost	**34,352**	29,662
Trade payables	**5,059**	5,317
Financing liabilities[3]	**24,578**	19,656
Miscellaneous other financial liabilities[4]	**4,186**	4,241
Obligations from sales transactions	**530**	448
Financial liabilities recognized at fair value through profit or loss[2]	**39**	13

1 Excluding lease receivables of €5,023 million (December 31, 2022: €4,042 million) as these are not assigned to any measurement category.
2 Financial instruments classified as held for trading purposes. These items comprise financial instruments that are not used in hedge accounting.
3 Excluding liabilities from lease transactions of €1,149 million (December 31, 2022: €1,183 million) as these are not assigned to any measurement category.
4 Excluding financial guarantees of €11 million (December 31, 2022: €17 million) as these are not assigned to any measurement category.

Net gains or losses
Table ↗ **D.75** shows the net gains/losses on financial instruments included in the Consolidated Statement of Income (excluding derivative financial instruments used in hedge accounting).

Net gains/losses on equity and debt instruments recognized at fair value through profit or loss primarily comprise gains and losses attributable to changes in the fair values of these instruments.

Net gains/losses on other financial assets and liabilities recognized at fair value through profit or loss comprise gains and losses attributable to changes in their fair values.

Net gains/losses on equity instruments recognized at fair value through other comprehensive income primarily comprise dividend payments.

Net gains/losses on other financial assets recognized at fair value through other comprehensive income are primarily attributable to the effects of currency translation.

Net gains/losses on financial assets measured at (amortized) cost (excluding the interest income/expense shown below) primarily comprise impairment losses (including reversals of impairment losses) of €101 million (2022: €284 million) that are charged to cost of sales, selling expenses and other financial income/expense, net. Foreign exchange gains and losses are also included.

Net gains/losses on financial liabilities measured at (amortized) cost (excluding the interest income/expense shown below) primarily comprise the effects of currency translation.

D.75

Net gains/losses

In millions of euros	2023	2022
Equity and debt instruments recognized at fair value through profit or loss	**-53**	-64
Other financial assets and financial liabilities recognized at fair value through profit or loss[1]	**44**	31
Equity instruments recognized at fair value through other comprehensive income	**6**	4
Other financial assets recognized at fair value through other comprehensive income	**-2**	-1
Financial assets measured at (amortized) cost	**-128**	-251
Financial liabilities measured at (amortized) cost	**15**	-41

1 Financial instruments classified as held for trading; these amounts relate to derivative financial instruments not used in hedge accounting.

Total interest income and total interest expense
Total interest income and total interest expense for financial assets or financial liabilities that are not recognized at fair value through profit or loss are shown in table ↗ **D.76**.

Qualitative descriptions of accounting for and presentation of financial instruments (including derivative financial instruments) can be found in 👁 Note 1. General information and significant accounting policies.

D.76

Total interest income and total interest expense

In millions of euros	2023	2022
Total interest income	**2,349**	1,435
thereof from financial assets and liabilities measured at (amortized) costs	**2,209**	1,378
thereof from financial assets recognized at fair value through other comprehensive income	**139**	57
Total interest expense	**-1,522**	-840
thereof from financial assets and liabilities measured at (amortized) costs	**-1,522**	-840

Information on derivative financial instruments
Use of derivatives
The Daimler Truck Group uses derivative financial instruments exclusively for hedging financial risks that arise from its operating or financing activities or from its liquidity management. These are interest rate risks and currency risks, which have been defined as risk categories. For these hedging purposes, the Daimler Truck Group mainly uses currency forward transactions, cross-currency interest rate swaps and interest rate swaps.

Table ↗ **D.77** shows the amounts for the transactions designated as hedging instruments.

D.77

Amounts for the transactions designated as hedging instruments

	Foreign currency risk		Interest rate risk
	Cash flow hedges[1]	Cash flow hedges[2]	Fair value hedges[2]
In millions of euros			
At December 31, 2023			
Carrying amount of the hedging instruments			
Other financial assets current	**34**	**15**	**–**
Other financial assets non-current	**33**	**43**	**53**
Other financial liabilities current	**40**	**3**	**7**
Other financial liabilities non-current	**2**	**37**	**359**
Fair value changes[3]	**18**	**-117**	**195**
At December 31, 2022			
Carrying amount of the hedging instruments			
Other financial assets current	35	25	–
Other financial assets non-current	32	105	–
Other financial liabilities current	28	–	8
Other financial liabilities non-current	4	1	515
Fair value changes[3]	82	102	-473

1 Includes the following hedging instrument: currency forwards
2 Includes the following hedging instrument: interest rate swaps and cross-currency interest rate swaps.
3 Gains and losses from hedging instruments used for recognizing hedge ineffectiveness.

Fair value hedges

The Daimler Truck Group uses fair value hedges primarily for hedging interest rate risks.

The amounts of the items hedged with fair value hedges are included in table ↗ **D.78**.

D.78

Fair value hedges

	Interest rate risk	
	At December 31	
	2023	2022
In millions of euros		
Carrying amounts of the hedged items		
Financing liabilities current	**539**	260
Financing liabilities non-current	**7,313**	5,282
thereof hedge adjustments		
Financing liabilities current	**-7**	-9
Financing liabilities non-current	**-306**	-515
Fair value changes of the hedged items[1]	**-199**	471
Accumulated amount of hedge adjustments from inactive hedges remaining in the Consolidated Statement of Financial Position	**-3**	5

1 Cumulative expenses or income recognized in the carrying amount of the underlying transactions.

The effects attributable to the ineffective portion of the hedge (hedge-ineffective portion) are shown in table ↗ **D.79**.

D.79

Ineffectiveness of fair value hedges

	Interest rate risk	
	2023	2022
In millions of euros		
Interest expense	**-4**	-2

Cash flow hedges

The Daimler Truck Group designates cash flow hedges for hedging currency risks and interest rate risks.

The amounts related to items designated as cash flow hedges are shown in table ↗ **D.80**

D.80

Cash flow hedges

	At December 31, 2023		At December 31, 2022	
	Foreign currency risk	Interest rate risk	Foreign currency risk	Interest rate risk
In millions of euros				
Fair value changes of the hedged items[1]	**-18**	**104**	-81	-102
Balance of the reserves for derivative financial instruments (before taxes)				
Continuing hedges	**94**	**20**	96	130
Discontinued/terminated hedges	**-27**	**–**	-23	–

1 Fair value changes of the hedged items used for recognizing hedge ineffectiveness.

The gains and losses from cash flow hedges and the effects attributable to the ineffective portion (hedge-ineffective portion) of the hedges are shown in table ↗ **D.81**.

D.81

Gains and losses on cash flow hedges[1]

In millions of euros		Foreign currency risk		Interest rate risk	
Line item in the Consolidated Statement of Income in which the ineffectiveness and the reclassifications are included	Revenue	Cost of sales	Other financial income/ expense, net	Cost of sales	Interest expense
2023					
Gains and losses recognized in other comprehensive income	**22**	**-4**	**–**	**-11**	**-93**
Reclassification of hedge effectiveness from other comprehensive income to the Consolidated Statement of Income					
For hedges for which the hedged future cash flows are no longer expected to occur	**-2**	**–**	**–**	**–**	**–**
For hedges that have been transferred because the hedged item has affected profit or loss	**-15**	**-9**	**–**	**-4**	**1**
2022					
Gains and losses recognized in other comprehensive income	38	44	–	-13	115
Reclassification of hedge effectiveness from other comprehensive income to the Consolidated Statement of Income					
For hedges for which the hedged future cash flows are no longer expected to occur	–	-1	–	–	–
For hedges that have been transferred because the hedged item has affected profit or loss	-15	–	–	–	5

1 In 2023 and 2022, there were no hedge ineffectiveness recognized in the Consolidated Statement of Income.

Table ↗ **D.82** shows the reconciliation of the reserves for derivative financial instruments.

D.82

Reconciliation of reserves for derivative financial instruments

In millions of euros	2023	2022
Balance at January 1	**122**	13
Changes in fair values (before taxes)	**-117**	136
Foreign currency risk	**-14**	34
Interest rate risk	**-103**	102
Reclassification to profit or loss (before taxes)	**2**	-2
Foreign currency risk	**5**	-6
Interest rate risk	**-3**	4
Reclassification to cost of acquisition of non-financial assets (before taxes)	**-1**	8
Foreign currency risk – procurement	**-1**	8
Commodity price risk – inventory purchases	**–**	–
Other	**-1**	–
Taxes on changes in fair values and reclassifications	**31**	-33
Balance at December 31	**35**	122

The reserves for derivative financial instruments include reserves for hedge costs.

The maturities of the derivative financial instruments generally correspond with those of the underlying transactions. The realization of the hedged item is expected to correspond with the maturity ranges of the hedging transactions shown in table ↗ **D.83**.

At December 31, 2023, the Daimler Truck Group held derivative financial instruments with a maximum term of 117 months (December 31, 2022: 109 months) in the portfolio in order to hedge currency risks arising from future operating cash flows.

Nominal values of derivative financial instruments used in hedge accounting

Table ↗ **D.83** shows the nominal amounts of derivative financial instruments used by the Group as part of hedge accounting to hedge currency risks and interest rate risks from operating activities and/or financing activities.

D.83

Nominal amounts of derivative financial instruments used in hedge accounting

	At December 31, 2023				At December 31, 2022			
	Maturity of nominal amounts				Maturity of nominal amounts			
In millions of euros	<1 year	1-5 years	>5 years	Total	<1 year	1-5 years	>5 years	Total
Foreign currency risk	**2,294**	**995**	**–**	**3,289**	2,045	979	–	3,024
Interest rate risk	**1,966**	**11,420**	**1,631**	**15,017**	1,886	7,613	1,406	10,905
Fair value hedges	**324**	**6,244**	**1,631**	**8,199**	276	4,318	1,406	6,000
thereof major derivative financial instruments affected by the reform of the interest rate benchmark								
in the currency CAD	**256**	**649**	**–**	**905**	–	–	–	–
in the currency USD	**–**	**–**	**–**	**–**	–	–	–	–
Cash flow hedges	**1,642**	**5,176**	**–**	**6,818**	1,610	3,295	–	4,905
thereof major derivative financial instruments affected by the reform of the interest rate benchmark								
in the currency CAD	**68**	**376**	**–**	**444**	–	–	–	–
in the currency USD	**–**	**–**	**–**	**–**	189	–	–	189

The average prices for hedging instruments classified by risk categories for the main risks are included in table ↗ **D.84**.

Further information on the hedging of currency and interest rate risks can be found in 👁 Note 34. Management of financial risks.

D.84

Average prices of hedging instruments for the major risks

	At December 31,	
	2023	2022
Foreign currency risk		
USD per €	**1.08**	1.08
AUD per €	**1.63**	1.53
GBP per €	**0.89**	0.87
Interest rate risk		
Fair value hedges		
Average interest rate – USD	**-3.09%**	-0.77%
Average interest rate – CAD	**-2.31%**	-2.17%
Average interest rate – EUR	**-1.89%**	-1.45%
Average interest rate – BRL	**–**	-12.83%
Average interest rate – MXN	**–**	-2.71%
Cash flow hedges		
Average interest rate – USD	**1.49%**	0.63%
Average interest rate – CAD	**1.92%**	1.69%
Average interest rate – EUR	**0.10%**	2.03%
Average interest rate – BRL	**0.44%**	1.25%
Average interest rate – MXN	**1.35%**	1.54%
Average interest rate – AUD	**-0.14%**	–

34. Management of financial risks

General information on financial risks
As a result of its businesses and the global nature of its operations, the Daimler Truck Group is exposed to market risks from changes in foreign currency exchange rates and interest rates, while commodity price risks arise from procurement. A share price risk results from investments in listed companies. In addition, the Daimler Truck Group is exposed to credit risks from its leasing and financing activities and from its other business operations (trade receivables). Furthermore, the Daimler Truck Group is exposed to liquidity and country risks relating to its credit and market risks or a deterioration of its business operations or financial market disturbances. If these financial risks materialize, they could adversely affect the Daimler Truck Group's profitability, liquidity and capital resources, and financial position.

The Daimler Truck Group has established internal policies for risk controlling procedures and for the use of financial instruments, including a clear segregation of duties with regard to financial activities, settlement, accounting and the related controlling. The guidelines upon which the Daimler Truck Group's risk management processes for financial risks are based are designed to identify and analyze these risks throughout the Daimler Truck Group, to set appropriate risk limits and controls, and to monitor the risks by means of reliable and up-to-date administrative and information systems. The guidelines and systems are regularly reviewed and adjusted to changes in markets and products.

The Daimler Truck Group manages and monitors these risks primarily through its operating and financing activities and, if required, through the use of derivative financial instruments. The Daimler Truck Group uses derivative financial instruments exclusively for hedging financial risks that arise from its business operations or refinancing activities or liquidity management. If not used, the Daimler Truck Group would be exposed to higher financial risks. Daimler Truck AG hedges currency risks through forward exchange contracts. Long-term supply contracts exist for the hedging of raw materials, so it is not necessary to build up further hedges. Additional information on financial instruments and especially on the volumes of the derivative financial instruments used is included in Note 33. Financial instruments.
The Daimler Truck Group regularly evaluates its financial risks with due consideration of changes in key economic indicators and up-to-date market information.

The market sensitive instruments, including equity and debt securities, that the plan assets hold to finance pension and other post-employment benefits are not included in the following quantitative and qualitative analysis. For further information on pension and other post-employment benefit related liabilities, refer to Note 23. Pensions and similar obligations.

Credit risk
Credit risk is the risk of economic loss arising from a counterparty's failure to repay or service debt in accordance with the contractual terms. Credit risk encompasses both the direct risk of default and the risk of a deterioration of creditworthiness as well as concentration risks.

The maximum risk positions of financial assets which are generally subject to credit risk are equal to their carrying amounts at the balance sheet date (without consideration of collateral, if available). There is also a risk of default from irrevocable loan commitments which had not been utilized as of that date, as well as from financial guarantees. The maximum risk position in these cases is equal to the expected future cash outflows. Table ↗ **D.85** shows the maximum risk positions at the reporting date.

D.85

Maximum risk positions of financial assets, irrevocable loan commitments and financial guarantees

		Maximum risk position At December 31,	
	Note	**2023**	2022
In millions of euros			
Liquid assets		**8,875**	7,089
Receivables from financial services	15	**26,214**	22,425
Trade receivables	20	**5,262**	4,682
Derivative financial instruments used in hedge accounting (assets only)	17	**179**	197
Derivative financial instruments not used in hedge accounting (assets only)	17	**22**	29
Other financial receivables and miscellaneous other financial assets	17	**871**	818
Irrevocable loan commitments		**370**	163
Financial guarantees		**271**	300

Liquid assets
Liquid assets consist of cash and cash equivalents and marketable debt securities and similar investments. With the investment of liquid assets, banks and issuers of securities are selected very carefully and diversified in accordance with a limit system. Liquid assets are primarily held by financial institutions with high credit ratings within and outside Europe and also in money market funds. In connection with investment decisions, priority is placed on the borrower's very high creditworthiness and on balanced risk diversification. The limits and their utilization are reassessed continuously. In this assessment, the Daimler Truck Group also considers the credit risk assessment of its counterparties by the capital markets. In line with the Daimler Truck Group's risk policy, most liquid assets are held in investments with an external investment grade rating. Liquid assets are thus not subject to a material credit risk and are allocated to Stage 1 of the impairment model, which is based on expected credit risk.

Receivables from financial services
The Daimler Truck Group's financing and leasing activities are primarily focused on supporting the sales of the Daimler Truck

Group's automotive products. As a consequence of these activities, the Daimler Truck Group is exposed to credit risk, which is monitored and managed based on defined standards, guidelines and procedures. Statements concerning the credit risk of Financial Services refer to the entire financing and leasing business, unless otherwise specified.

Exposure to credit risk from financing and lease activities is monitored based on the portfolio subject to credit risk. The portfolio subject to credit risk consists of the receivables from financial services. These comprise receivables from sales financing with end customers and dealers, receivables from finance leasing contracts and (overdue) leasing payments from operating lease contracts. The operating lease portfolio is reported under equipment on operating leases in the Consolidated Financial Statements. Leasing payments due from operating lease contracts are recognized in receivables from financial services.

The Financial Services segment of the Daimler Truck Group has policies setting the framework for effective risk management at a global as well as a local level. In particular, these rules deal with minimum requirements for all risk-relevant credit processes, the definition of financing products offered, the evaluation of customer quality, requests for collateral and the treatment of unsecured loans and non-performing claims. The limitation of concentration risks is implemented primarily by means of global limits, which refer to single customer exposures. As of December 31, 2023, exposure to the biggest 15 customers did not exceed 19% of the total portfolio (December 31, 2022: 19%).

With respect to its financing and lease activities, the Daimler Truck Group holds collateral for individual transactions limiting actual credit risk through its fair value. The value of collateral generally depends on the amount of the financed assets. At the start of the contract, security of at least 100% of the book value is regularly agreed in the form of the vehicles on which the contracts are based. Over the duration of the contracts, the development of the value of the collateral is continuously included in the calculation of the risk provisions to be formed, so that the net carrying amounts of the credit-impaired contracts are essentially secured by the vehicles. Furthermore, Financial Services limits credit risk from financing and lease activities, for example through advance payments from customers.

For the assessment of the default risk of retail and small business customers, scoring systems are applied to evaluate their creditworthiness. Corporate customers are evaluated using internal rating instruments. Both evaluation processes use external credit bureau data if available. The scoring and rating results as well as the availability of security and other risk mitigation instruments, such as advance payments, guarantees and, to a lower extent, residual debt insurances, are essential elements for credit decisions.

If, in connection with contracts, a deterioration of payment behavior or other causes of a credit risk are recognized, collection procedures are initiated by claims management to obtain the overdue payments from the customer, to take possession of the asset financed or leased or, alternatively, to renegotiate the impaired contract. Restructuring policies and practices are based on the indicators or criteria which, in the judgment of local management, indicate that repayment will probably continue and that the total proceeds expected to be derived from the renegotiated contract exceed the expected proceeds to be derived from repossession and remarketing.

The decrease in loss allowances was driven by the normalization of the post-pandemic economic environment and improved portfolio performance. This was offset by the effect of the increase in the portfolio. In 2023, in addition to the utilization, loss allowances were gradually reduced in several markets due to good credit performance and improved macroeconomic outlook for the upcoming years. Future expectations are regularly updated to reflect the current macroeconomic outlook in loss allowance calculation.

For information on credit risks included in receivables from financial services, refer to Note 15. Receivables from financial services. Information on the measurement of expected credit losses is provided in Note 1. General information and significant accounting policies.

Trade receivables
Trade receivables are mostly receivables from worldwide sales of vehicles and spare parts. The credit risk from trade receivables encompasses the default risk of customers, e.g., authorized dealers and general distribution companies, as well as other corporate and private customers. In order to identify credit risks, the Daimler Truck Group assesses the creditworthiness of customers. The Daimler Truck Group manages its credit risk from trade receivables using appropriate IT applications and databases on the basis of internal policies which have to be followed globally.

A significant proportion of the trade receivables from each country's domestic business is secured by various country-specific types of collateral. This collateral includes conditional sales, guarantees and sureties, as well as mortgages and advance payments from customers.

For trade receivables from the export business, the Daimler Truck Group also evaluates its customers' creditworthiness by means of an internal rating process with consideration of the respective country risk. In this context, the year-end financial statements and other relevant information on the general distribution companies, such as payment history, are used and assessed.

Depending on the customers' creditworthiness, the Daimler Truck Group establishes credit limits and limits credit risks with the following types of collateral:

- credit insurances,
- first-class bank guarantees and
- letters of credit.

These procedures are defined in the export credit guidelines, which have Group-wide validity.

For loss allowance of trade receivables, a simplified approach is applied, whereby these receivables are allocated to stage 2. The expected credit losses over the entire term are taken into account upon initial recognition.

Further information on trade receivables and the status of loss allowances refer to Note 20. Trade receivables.

Derivative financial instruments
The Daimler Truck Group uses derivative financial instruments exclusively for hedging financial risks that arise from its operating activities, financing activities or liquidity management. The Daimler Truck Group manages its credit risk exposure in connection with derivative financial instruments through a limit system, which is

based on the review of each counterparty's financial strength. This system limits and diversifies the credit risk. As a result, the Daimler Truck Group is exposed to credit risk only to a small extent with respect to its derivative financial instruments. In accordance with the Group's risk policy, the majority of derivatives were concluded with counterparties which have an external investment grade rating.

Other receivables and financial assets
With respect to other receivables and financial assets included in other financial assets in 2023 and 2022, the Daimler Truck Group is exposed to credit risk only to a small extent.

Irrevocable loan commitments
The Financial Services segment in particular is exposed to credit risk from irrevocable loan commitments to end customers and retailers. At December 31, 2023, irrevocable loan commitments amounted to €370 million (December 31, 2022: €163 million). These loan commitments had a maturity of less than one year and are not subject to a material credit risk.

Financial guarantees
The maximum potential payment obligations resulting from financial guarantees as of December 31, 2023 amounted to €271 million (December 31, 2022: €300 million) and at December 31, 2023 included liabilities of €11 million (December 31, 2022: €17 million). Financial guarantees principally represent contractual arrangements. These guarantees generally provide that in the event of default or non-payment by the primary debtor, the Daimler Truck Group will be required to settle such financial obligations, generally up to a contractually agreed amount.

Liquidity risk
Liquidity risk comprises the risk that a company cannot meet its financial obligations in full. The Daimler Truck Group manages its liquidity by holding adequate volumes of liquid assets and by maintaining syndicated credit facilities in addition to the cash inflows generated by its business operations. Additionally, the option of securitizing receivables ("ABS transactions") also reduces the Group's liquidity risk. Liquid assets comprise cash and cash equivalents and marketable debt securities and similar investments. The Daimler Truck Group can dispose of these liquid assets at short notice.

The funds raised are used to finance working capital and capital expenditure as well as the cash needs of the leasing and financing business and unexpected liquidity needs. In accordance with internal guidelines, the refinancing of the leasing and financing business is generally carried out with matching maturities so that financing liabilities have the same maturity profile as the leased assets and the receivables from financial services.

At December 31, 2023, cash and cash equivalents amounted to €7,067 million (December 31, 2022: €5,944 million). In 2023, significant cash inflows resulted from the operations of the Industrial Business as well as cash inflows and outflows in connection with the cash provided by financing activities. Cash outflows resulted in particular from investments made in intangible assets and property, plant and equipment, income taxes paid, an increased portfolio of leasing and financing activities at Financial Services, a dividend payment to the shareholders of Daimler Truck Holding AG and the start of the share buyback program.

From an operating point of view, the management of the Daimler Truck Group's liquidity exposures is centralized by a daily cash pooling process. This process enables the Daimler Truck Group to manage its liquidity surplus and liquidity requirements according to the actual needs of the Daimler Truck Group. The Daimler Truck Group's short-term and mid-term liquidity management takes into account the maturities of financial assets and financial liabilities and estimates of cash flows from business operations.

In general, the Daimler Truck Group makes use of a broad spectrum of financial instruments to cover its funding requirements. Depending on funding requirements and market conditions, the Daimler Truck Group issues commercial papers, debt obligations and financial instruments secured by receivables in various currencies. On October 28, 2021, the Daimler Truck Group was issued with a long-term issuer credit rating of A3 by Moody's Investor Service and BBB+ by S&P Global Ratings; nonetheless, potential downgrades of the Daimler Truck Group's credit ratings could have a negative impact on the Group's financing.

In August 2021, an agreement was concluded with a consortium of international banks to provide a syndicated credit facility, of €5 billion. The facility has an initial term of five years with two one-year extension options. Both extension options are expired and were not utilized. Daimler Truck does not intend to utilize the credit facility.

In September 2022, a further revolving credit facility of €1 billion was concluded with an international banking group. This credit facility has a term of 24 months and includes an option to increase by €500 million during the first 18 months. The option to increase and the credit line have not been utilized as of the reporting date.

Table ↗ **D.86** provides an overview of how the future liquidity situation of the Daimler Truck Group can be affected by cash outflows from liabilities, financial guarantees and irrevocable loan commitments as of December 31, 2023.

Information on the Daimler Truck Group's financing liabilities is also provided in 👁 Note 25. Financing liabilities.

D.86

Liquidity runoff for liabilities and financial guarantees[1]

In millions of euros	Total	2024	2025	2026	2027	2028	≥ 2029
Financing liabilities[2]	27,677	9,541	7,399	4,886	1,845	2,168	1,839
thereof lease liabilities	1,257	230	200	156	135	116	421
Derivative financial instruments[3]	525	224	114	80	37	28	43
thereof with gross settlement	64	50	13	–	–	–	–
Cash outflows	2,620	1,866	755	–	–	–	–
Cash inflows	-2,557	-1,815	-741	–	–	–	–
thereof with net settlement	461	174	100	80	37	28	43
Cash outflows	461	174	100	80	37	28	43
Trade payables[4]	5,059	5,050	–	–	–	–	8
Miscellaneous other financial liabilities excluding accrued interest and liabilities from financial guarantees	3,542	2,150	447	328	267	149	201
Irrevocable loan commitments[5]	370	370	–	–	–	–	–
Financial guarantees[6]	271	271	–	–	–	–	–
	37,444	17,607	7,959	5,294	2,149	2,345	2,090

1 The amounts were calculated as follows:
a) If the counterparty can request payment at different dates, the liability is included on the basis of the earliest due date.
b) Interest payments on financial instruments with variable interest rates are calculated on the basis of forward rates.
2 The stated cash flows of financing liabilities consist of their undiscounted principal and interest payments.
3 The undiscounted sum of the cash flows of the derivative financial liabilities is shown for each of the respective years.
4 The cash outflows of trade payables are shown as undiscounted.
5 The maximum available amounts are stated.
6 The maximum potential obligations under the issued guarantees are stated. It is assumed that the amounts are due within the first year.

Country risk
Country risk is the risk of economic loss arising from changes of political, economic, legal or social conditions in the respective country, e.g., resulting from sovereign measures such as expropriation or interdiction of foreign currency transfers.

The Daimler Truck Group is exposed to country risk mainly resulting from investments in subsidiaries, associated companies, joint ventures and joint operations, as well as from cross-border trade receivables. Country risks also arise from cross-border cash deposits at financial institutions.

The Daimler Truck Group manages these risks via country exposure limits (e.g., for hard currency portfolios of financial services entities). An internal rating system serves as a basis for risk-oriented country exposure management; it assigns all countries to risk classes, with consideration of capital market indications of country risks.

Financial market risks
The global nature of its businesses exposes the Daimler Truck Group to significant market risks resulting from fluctuations in foreign currency exchange rates, interest rates and commodity prices. The Daimler Truck Group is also exposed to equity price risk in connection with its investments in listed companies.

The Daimler Truck Group calculates its overall net exposure to these market risks to provide the basis for hedging decisions, which include the selection of hedging instruments and the determination of hedging volumes and the corresponding periods. Decisions regarding the management of market risks from foreign exchange rates and commodities, as well as asset/liability management (interest rates), are regularly made by the relevant Daimler Truck Group risk management committees. Net exposures are the basis for the hedging strategies and are updated regularly.

Certain benchmark interest rates, including those of the London Interbank Offer Rate (for US dollar, British pound, Swiss franc and Japanese yen), have comprehensively reformed internationally by the end of 2022. As a result, those interest rates were gradually abolished and replaced with alternative risk-free reference rates. Alternative interest rates are being developed on a national level in the context of the respective legal systems and currencies; they can therefore vary with regards to their structure, methodology and period of publication.

In 2023, part of the derivatives affected by the benchmark reform in CAD switched to the risk-free reference rate CORRA. The corresponding underlying transactions are not affected. The Daimler Truck Group expects that the remaining conversion of reference rates of hedging instruments and their underlying transactions to be identical and without any significant delay in time. The Daimler Truck Group continues to consider the economic relationship and thus the continuation of hedge accounting to be still existing.

The nominal values of the affected derivative financial instruments can be found in table ↗ **D.83**.

As part of its risk management system, the Daimler Truck Group employs value-at-risk analyses. In performing these analyses, the Daimler Truck Group quantifies its market risk caused by changes such as foreign currency exchange rates, interest rates and certain commodity prices on a regular basis by calculating a potential loss given a confidence level and a holding period.

The value-at-risk calculations are based on the following assumptions:

- potential losses related to fair value changes, and
- a 99% confidence level at a holding period of five days.

The Daimler Truck Group calculates the value at risk for exchange rates according to the variance-covariance approach.

When calculating value at risk using the variance-covariance approach, the Daimler Truck Group first computes the current market value of the Group's financial instruments portfolio. Then, the sensitivity of the portfolio value to changes in the relevant market risk factors, such as particular foreign currency exchange rates or interest rates of specific maturities, is quantified. Based on volatilities and correlations of these market risk factors, which are obtained from the RiskMetrics™ dataset, a statistical distribution of potential changes in the portfolio value at the end of the holding period is computed. The loss which is reached or exceeded with a probability of only 1% can be derived from this calculation and represents the value at risk.

Exchange rate risk
Transaction risk and currency risk management. The global nature of the Daimler Truck Group's businesses exposes cash flows to risks arising from fluctuations in exchange rates. These mainly relate to the euro, the US dollar, the British pound, the Australian dollar and the Japanese yen. The Daimler Truck Group's exchange rate risk primarily arises when revenue is generated in a currency that is different from the currency in which the revenue related costs are incurred. It may be inadequate to cover the costs if the value of the currency in which the revenue is generated declines in the interim relative to the value of the currency in which the costs were incurred.

The Daimler Truck Group is exposed to transaction risks, but only to a minor degree because of its global production network and the overall lower foreign currency volume. In addition, the Daimler Truck Group is indirectly exposed to transaction risk from its equity-method investments.

The Daimler Truck Group's overall currency exposure is reduced by natural hedging, which consists of the currency exposures of the business operations of different entities and segments partially offsetting each other at a Group level. These natural hedges eliminate the need for hedging to the extent of the matched exposures. To provide an additional natural hedge against any remaining transaction risk exposure, the Daimler Truck Group generally strives to increase cash outflows in the same currencies in which the Daimler Truck Group has a net excess inflow.

In order to mitigate the impact of currency exchange rate fluctuations for the Group's operations (future transactions), the Daimler Truck Group continually assesses its exposure to exchange rate risks and hedges a portion of those risks by using derivative financial instruments. The Daimler Truck Group manages its exchange rate risk and its hedging transactions through currency derivatives. The corporate treasury department implements the foreign currency hedging through transactions with international financial institutions. Suitable measures are generally taken without delay to eliminate any over-hedging regarding hedging transactions caused by changes in exposure. The designated hedging relationships are also reviewed with respect to any requirements to discontinue hedge accounting.

Daimler Truck Group's targeted hedge ratios for forecasted operating cash flows in foreign currency are indicated by a reference model. On the one hand, the hedging horizon is naturally limited by uncertainty related to cash flows that lie far in the future; on the other hand, it may also be limited by the fact that appropriate currency contracts are not available. This reference model aims to limit risks for the Daimler Truck Group from unfavorable movements in exchange rates while preserving some flexibility to participate in favorable developments. Based on this reference model and depending on the market outlook, the committee determines the hedging horizon, which usually varies from one to three years, as well as the average hedge ratios. Reflecting the character of the underlying risks, the hedge ratios decrease with increasing maturities.

Foreign currency exposure risks of the vehicle business operations are managed primarily with the use of forward foreign exchange contracts. The instruments applied depend on the assessment of market conditions. Value at risk is used to measure the exchange rate risk inherent in these derivative financial instruments.

Table ↗ **D.87** shows the value at risk at period-end of the exchange rate risk for the 2023 and 2022 portfolios of derivative financial instruments, which were entered into primarily in connection with the vehicle business operations. The underlying transactions on which the derivatives are based are not included in the following value-at-risk presentation, since they primarily comprise forecasted cash flows. Also refer to table ↗ **D.83**.

D.87

Value at risk for exchange rate risk, and interest rate risk

	2023	2022
	Period-end	Period-end
In millions of euros		
Exchange rate risk (from derivative financial instruments)	**28**	46
Interest rate risk (from derivative financial instruments)	**28**	26

Hedge accounting. When designating derivative financial instruments, a hedge ratio of 1 is applied. In addition, the respective volumes, interest rate curves and currencies of the hedge and the underlying transaction as well as maturity dates are matched. The Daimler Truck Group ensures an economic relationship between the underlying transaction and the hedging transaction by ensuring consistency of currency, volume and maturity. Forward components are not designated into the hedge relationship, but are deferred as hedging costs with no effect on income and recognized in the income statement or as an adjustment to the cost of non-financial assets when the underlying transaction matures. Effectiveness is assessed at initial designation and during the hedge term. Possible sources of ineffectiveness of the hedge relationship are:

- Changes in the credit risk when measuring the hedging instrument used, which are not reflected in the change of the hedged currency risk.
- Changes in the timing of the hedged transactions.

In 2023, the development of the value-at-risk from foreign currency hedging was mainly driven by a sharp decrease in foreign currency rate volatility.

The Daimler Truck Group's investments in liquid assets or refinancing activities are generally selected so that possible currency risks are minimized. Transaction risks arising from liquid assets or payables in foreign currencies that result from the Daimler Truck Group's investment or refinancing on money and capital markets are generally hedged against currency risks at the time of investing or refinancing in accordance with the Group's internal guidelines. The Daimler Truck Group uses appropriate derivative financial instruments (e.g., cross-currency interest rate swaps) to hedge against currency risk.

Since currency risks arising from the Daimler Truck Group's investment or refinancing in foreign currencies and the respective hedging transactions generally offset each other, these financial instruments are not included in the value-at-risk calculation presented.

Effects of currency translation risk ("Translation risk"). For purposes of the Consolidated Financial Statements, the income and expenses and the assets and liabilities of non-euro reporting subsidiaries are converted into euros. Therefore, period-to-period changes in average exchange rates may cause translation effects that have a significant impact on, for example, revenue, segment results (EBIT) and assets and liabilities of the Daimler Truck Group. Unlike exchange rate transaction risk, exchange rate translation risk does not necessarily affect future cash flows. The Daimler Truck Group's equity position reflects changes in carrying amount caused by exchange rates. In general, the Daimler Truck Group does not hedge against currency translation risk.

Interest rate risk

Interest rate risk is the risk that the fair value or future cash flows of a financial instrument will fluctuate because of changes in market interest rates. The Daimler Truck Group uses a variety of interest rate sensitive financial instruments to manage the Group's liquidity needs. However, a substantial volume of interest rate sensitive assets and liabilities results from the leasing and sales financing business operated by the Financial Services segment. The Financial Services companies enter into transactions with customers that primarily result in fixed-rate receivables. The Daimler Truck Group's general policy is to match funding in terms of maturities and interest rates wherever economically feasible. However, for a limited portion of the receivables portfolio in selected and developed markets, Financial Services does not match funding in terms of maturities in order to take advantage of market opportunities. As a result, the Daimler Truck Group is exposed to risks due to changes in interest rates.

The measurement of the interest rate risk of the Daimler Truck Group has been carried out through a value-at-risk analysis.

An expert group from the Daimler Truck Group, comprising members of the Group Treasury, Financial Services Controlling and Group Controlling, manage the interest rate risk by setting targets for the interest rate risk position. Group Treasury and the local subsidiaries are jointly responsible for achieving these targets. Group Treasury Controlling and the Financial Services Controlling and Reporting department monitor target achievement on a regular basis as separate functions. In order to achieve the targeted interest rate risk positions in terms of maturities and interest rate fixing periods, the Daimler Truck Group also uses derivative financial instruments such as interest rate swaps. The Daimler Truck Group assesses its interest rate risk position by comparing assets and liabilities for corresponding maturities, including the impact of the relevant derivative financial instruments.

Derivative financial instruments are also used in conjunction with the refinancing related to the vehicle segments and liquidity management. The Daimler Truck Group manages the funding activities of the vehicle segments and financial services segment at Group level.

Table ↗ **D.87** shows the value-at-risk at the end of the reporting period for the interest rate risk in 2023 and 2022 for the derivative financial instruments. Leasing liabilities are not included in the value-at-risk of the interest rate risk. These leasing liabilities have fixed interest rates and changes in interest rates therefore have no effect on the Daimler Truck Group's net profit.

Hedge Accounting. When designating derivative financial instruments, a hedge ratio of 1 is generally applied. The respective volumes, interest rate curves and currencies of the hedged item and the hedging instrument as well as maturity dates are matched. In the case of combined derivative financial instruments for interest currency hedges, the cross-currency basis spread is not designated into the hedge relationship, but deferred as a hedging cost in other comprehensive income and recognized in profit or loss over the hedge term. The Daimler Truck Group ensures an economic relationship between the underlying transaction and the hedging instrument by ensuring consistency of interest rates, maturity terms and nominal amounts. The effectiveness of the hedge is assessed at the beginning and during the economic relationship using the hypothetical derivative method. Possible sources of ineffectiveness of the hedge relationship are:

- Changes in the credit risk when measuring the hedging instrument in use which are not reflected in the change in the hedged interest rate risk.
- Changes in the parameters of the underlying hedged transactions.

Commodity price risk
The Daimler Truck Group is exposed to the risk of changes in commodity prices in connection with procuring raw materials and manufacturing supplies used in production. Risk is limited through long-term supply contracts. The relevant committees of the Daimler Truck Group review the risk and take actions to reduce this risk arising from fluctuation of commodity prices, if necessary. In addition, long-term electricity supply contracts from renewable energies, so-called power purchase agreements, are concluded to hedge electricity prices and the purchase of green energy. The fair value of these contracts corresponds to the difference between the market price and the contractually agreed price multiplied by the contract volume.

Hedge accounting. At December 31, 2023 for commodity derivatives no hedge accounting took place. The future use of derivatives is possible in principle, as described above. When designating commodity derivatives, the respective volumes and parameters relevant for the valuation of the hedged item and the hedging instrument as well as maturity dates are matched. The Daimler Truck Group ensures an economic relationship between the hedged item and the hedging instrument by ensuring consistency of volumes, parameters relevant for valuation and maturity terms. Effectiveness is assessed at initial designation and during the hedge term. Possible sources of ineffectiveness of the hedge relationship are:

- Changes in the credit risk on the measurement of the derivative instrument in use which are not reflected in the change in the hedged commodity price risk.
- Changes in the timing of the hedged transactions.

As of December 31, 2023, the nominal volumes of derivatives that are not designated in a hedging relationship amount to €1,709 million for hedging exchange rate risks (December 31, 2022: €1,633 million) and €97 million for hedging interest rate risks (December 31, 2022: €0 million), as well as €78 million (December 31, 2022: €0 million) for hedging commodity price risks.

Equity price risk
The Daimler Truck Group predominantly holds investments in shares of companies which are classified as long-term investments, some of which are accounted for using the equity method. These investments are not included in a market risk assessment by the Daimler Truck Group.

35. Segment reporting

Reportable segments
The Board of Management of Daimler Truck Holding AG, as the chief operating decision maker, allocates resources to the operating segments of the Group and assesses their performance on a regular basis. Therefore, the reporting based on operating segments retrospectively reflects the internal reporting and management structure of the Daimler Truck Group.

The segments are largely organized and managed separately, according to geographical areas, nature of products and services provided, brands, distribution channels and profile of customers. The Daimler Truck Group's activities are divided into the segments Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses and Financial Services.

The Trucks North America segment develops, manufactures and sells trucks under the Freightliner and Western Star brands in North America. The segment's product range also includes buses from Thomas Built Buses as well as bus chassis.

The Mercedes-Benz segment develops, manufactures and sells trucks under the Mercedes-Benz brand, including off-highway-solutions, and also sells trucks under the FUSO brand in Europe and Latin America (excluding Mexico).

The Trucks Asia segment develops, manufactures and sells trucks and buses under the FUSO, BharatBenz and RIZON brands, and sells trucks and buses under the Mercedes-Benz brand. Trucks Asia is also active in China through Daimler Truck China and its subsidiary Daimler Trucks and Buses China, through which Mercedes-Benz trucks are imported to China. Furthermore, trucks are produced under the Mercedes-Benz and Auman brands as part of the Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. joint venture with Foton.

The Daimler Buses segment develops, manufactures, and sells buses under the Mercedes-Benz and Setra brands. The segment's product range also includes bus chassis under the Mercedes-Benz brand.

The Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia and Daimler Buses segments comprise the vehicle segments.

The vehicle segments also sell powertrains, parts and accessories to external customers as well as to each other. The Mercedes-Benz segment is the main supplier of spare parts to the other segments.

The Financial Services segment supports the sales of the trucks and buses worldwide. Its product portfolio primarily comprises tailored financing and leasing packages for end customers and dealers, brokering of commercial vehicles insurance and banking services.

Internal management and reporting structure
The internal management and reporting structure at the Daimler Truck Group is principally based on the accounting policies that are described in Note 1. General information and significant accounting policies, in accordance with IFRS.

The measure of the Daimler Truck Group's profit or loss used by the Group's management and reporting structure is referred to as "EBIT". Transactions between entities within the same segment are generally eliminated in the respective segment. Transactions between the segments are generally eliminated within reconciliation. The elimination of effects connected with intra-Group transfers of equity investments takes place in the segments involved. Some simplifications have been made in the segment reporting with regard to accounting for leases in connection with intra-group transactions. For example, intra-group leases are accounted for as operating leases.

Segment assets principally comprise all assets related to the operating activities. The vehicle segments' assets exclude income tax assets, assets from defined benefit pension plans and other post-employment benefit plans, as well as certain financial instruments (including liquidity). Segment liabilities principally comprise all liabilities related to the operating activities. The vehicle segments' liabilities exclude income tax liabilities, liabilities from defined benefit pension plans and other post-employment benefit plans, and certain financial instruments (including financing liabilities).

The residual value risks associated with the Daimler Truck Group's operating leases and finance lease receivables are generally borne by the vehicle segments that manufactured the leased vehicles. Risk sharing is based on agreements between the vehicle segment and Financial Services; the terms vary by vehicle segment and geographic region.

Capital expenditures for intangible assets and property, plant and equipment reflect the cash-effective additions to these intangible assets and property, plant and equipment to the extent that they do not relate to capitalized borrowing costs or goodwill.

Depreciation and amortization may also include impairments, provided that they do not relate to goodwill impairment according to IAS 36 "Impairment of Assets".

Reconciliation
The reconciliation includes other business activities and investments, in particular in the area of autonomous driving. Moreover, functions and services provided by the Daimler Truck Group's headquarters as well as by other companies of the Group not allocated to the segments are included. In addition, the reconciliation includes projects managed by headquarters.

Table ↗ **D.88** presents segment information for the 2023 and 2022 financial years.

D.88

Segment information

In millions of euros	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total Segments	Reconciliation	Daimler Truck Group
2023								
External revenue	23,375	19,121	6,432	4,362	2,600	55,890	–	55,890
Intersegment revenue	118	2,517	629	204	74	3,541	-3,541	–
Total revenue	23,492	21,638	7,060	4,566	2,674	59,431	-3,541	55,890
Segment profit/loss (EBIT)	2,887	2,038	330	214	186	5,655	-471	5,183
thereof profit/loss on equity-method investments	4	-8	-57	2	–	-59	-50	-109
thereof profit/loss from compounding and effects from changes in discount rates of provisions for other risks	-43	-51	2	-9	-4	-106	-23	-128
31. Dec. 2023								
Segment assets	7,240	15,170	5,605	3,922	29,815	61,752	784	62,536
thereof carrying amounts of of equity-method investments	25	34	272	11	–	343	708	1,051
Segment liabilities	6,468	9,395	1,970	2,890	27,353	48,076	-747	47,329
Additions to non-current assets	347	1,768	347	354	513	3,329	84	3,413
thereof investments in intangible assets	41	123	32	8	15	219	61	280
thereof investments in property, plant and equipment	235	533	128	115	12	1,023	2	1,026
Depreciation and amortization of non-current assets	294	977	257	183	30	1,740	10	1,750
thereof amortization of intangible assets	4	91	31	19	7	152	5	157
thereof depreciation of property, plant and equipment (incl. right-of-use assets)	256	438	193	72	11	971	5	976

In millions of euros	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total Segments	Reconciliation	Daimler Truck Group
2022								
External revenue	21,922	17,843	5,915	3,551	1,714	50,945	–	50,945
Intersegment revenue	117	2,370	584	138	45	3,254	-3,254	–
Total revenue	22,039	20,213	6,499	3,689	1,759	54,199	-3,254	50,945
Segment profit/loss (EBIT)	2,376	1,188	161	-52	310	3,983	-487	3,496
thereof profit/loss on equity-method investments	8	-114	-64	–	–	-170	-56	-226
thereof profit/loss from compounding and effects from changes in discount rates of provisions for other risks	-16	132	–	15	-3	128	11	139
31. Dec. 2022								
Segment assets	7,441	14,415	5,525	3,289	25,545	56,215	891	57,106
thereof profit/loss on equity-method investments	20	–	353	8	–	381	692	1,073
Segment liabilities	6,427	9,120	2,100	2,500	23,327	43,474	-463	43,011
Additions to non-current assets	355	2,064	305	222	903	3,849	7	3,856
thereof investments in intangible assets	6	161	58	15	19	259	7	266
thereof investments in property, plant and equipment	216	452	153	85	11	917	1	918
Depreciation and amortization of non-current assets	282	904	249	179	19	1,633	9	1,642
thereof amortization of intangible assets	14	120	27	17	4	182	4	186
thereof depreciation of property, plant and equipment (incl. right-of-use assets)	241	417	192	69	11	930	5	935

Reconciliation

The reconciliation of the segments' amounts to relevant amounts for the Daimler Truck Group is shown in table ↗ **D.89**.

D.89

Reconciliation of the segments to the Group Financial Statements

In millions of euros	At December 31, 2023	2022
Total of segments' profit (EBIT)	**5,655**	3,983
Profit/loss on equity-method investments	**-50**	-56
Other business activities and corporate items	**-399**	-364
Eliminations	**-23**	-67
EBIT of the Group	**5,183**	3,496
Total of segments' assets	**61,752**	56,215
Carrying amount of equity-method investments	**708**	692
Income tax assets[1]	**1,776**	1,565
Other business activities and corporate items	**541**	458
Eliminations	**-2,241**	-1,824
Segment assets of the Group	**62,536**	57,106
Unallocated financial assets (including liquidity) and assets from pensions and similar obligations[1]	**8,676**	6,863
Total assets of the Group	**71,212**	63,969
Total of segments liabilities	**48,076**	43,474
Income tax liabilities[1]	**152**	79
Other business activities and corporate items	**1,111**	1,078
Eliminations	**-2,010**	-1,620
Segment liabilities of the Group	**47,329**	43,011
Unallocated financial liabilities and liabilities from pensions and similar obligations[1]	**1,659**	352
Total equity of the Group	**22,224**	20,606
Total equity and liabilities of the Group	**71,212**	63,969

1 Excluding allocations to the Financial Services segment.

Other business activities and corporate items is comprised primarily of operational expenses of €172 million related to the Daimler Truck Group's autonomous driving business activities (2022: €191 million) and expenses from equity instruments measured at fair value through profit or loss of € 39 million (2022: € 60 million).

Revenue and non-current assets by region
With respect to information on geographical regions, revenue is allocated to countries based on the location of the customer; non-current assets are presented according to the physical location of these assets.

Revenue from external customers and non-current assets by region are shown in table ↗ **D.90**.

D.90

Revenue and non-current assets by region

	Revenue		Non-current assets[1]	
	2023	2022	**Dec. 31, 2023**	Dec. 31, 2022
In millions of euros				
Europe	**18,426**	15,330	**8,948**	8,868
thereof Germany	**6,845**	5,532	**6,815**	6,824
North America	**24,613**	22,587	**3,296**	3,155
thereof United States	**20,056**	19,175	**2,735**	2,593
Asia	**7,172**	6,546	**2,266**	2,300
thereof Japan	**3,400**	2,864	**2,012**	2,027
Latin America	**3,521**	4,587	**637**	619
Other markets	**2,158**	1,895	**239**	263
	55,890	50,945	**15,386**	15,205

1 Non-current assets includes Intangible assets, Property, plant and equipment, and Equipment on operating leases.

36. Capital management

The capital management of the Daimler Truck Group is based on operating net assets as the capital base for the Industrial Business as well as equity as the capital base for Financial Services. The operating assets and liabilities of the segments in accordance with IFRS provide the basis for the determination of the operating net assets of the Industrial Business. The segments of the Industrial Business are accountable for all assets and liabilities for which they are responsible in day-to-day operations and therefore are allocated to them. The operating net assets of the Industrial Business also include reconciliation items of the Group that are not assigned to the segments. Items related to liquidity, income taxes and pensions are not part of the operating net assets. Performance measurement in the Financial Services segment is on an equity basis, in line with the usual practice in the banking business. The steering of the Industrial Business and Financial Services is based on the respective average capital base of the year. It is calculated from the average capital bases of the quarters, which are the averages of the beginning and end of the respective quarter.

Based on the respective capital bases, we calculate the return on capital employed for the Industrial Business and the return on equity for Financial Services. To evaluate the profitability of the invested capital, the return ratios are compared with the respective cost of capital rates. If the ratio exceeds the cost of capital rate, this creates value for our shareholders. The cost of capital rates of the Daimler Truck Group are derived from the minimum rates of return that investors expect on their invested capital. The cost of capital rate of the Industrial Business is determined from the weighted cost of equity and cost of debt rates. In line with usual business practice, the cost of equity rate is used as the cost of capital rate for Financial Services. The calculation of the cost of equity rate is based on the CAPM method. For internal steering in the reporting year 2023, a cost of capital rate of 12% before taxes was used for the Industrial Business. For Financial Services, the cost of equity rate applied was 14% before taxes for 2023.

The objective of capital management is to optimize the cost of capital. This is achieved by optimizing the operating net assets, including working capital, within the operating responsibility of the segments. In addition, taking legal regulations into account, the Daimler Truck Group strives to optimize the costs and risks of its capital structure and, consequently, the cost of capital. Examples of this include a balanced ratio between equity and debt as well as an appropriate level of liquidity, oriented towards operating requirements.

37. Earnings per share

The calculation of basic and diluted earnings per share is based on the profit attributable to shareholders of the Daimler Truck Group. There were no dilution effects in respect of the shares in 2023 or 2022. The profit attributable to shareholders of the Daimler Truck Group (basic and diluted) amounted to €3,775 million (2022: €2,665 million).

The weighted average number of outstanding shares used for calculating earnings per share is calculated after deducting the treasure shares acquired as of December 31, 2023.

During the financial year 2023 the weighted average number of outstanding shares were 818 million and for the fourth quarter of 2023 it were 806 million.

Table ↗ **D.91** shows the numerator and the denominator for the calculation of earnings per share.

D.91

Earnings per share

	2023	2022
In millions of euros		
Consolidated profit/loss attributable to shareholders	**3,775**	2,665
in millions of shares		
Weighted-average number of shares outstanding – basic and diluted	**818**	823
Earnings per share – basic and diluted	**4.62**	3.24

38. Related party disclosures

Related companies
As of the reporting date, the related companies included in particular the Mercedes-Benz Group due to Mercedes-Benz Group AG's 30.01% minority shareholding in Daimler Truck Holding AG. Related companies that were part of the Mercedes-Benz Group therefore included Mercedes-Benz Group AG, its direct and indirect subsidiaries and their joint ventures.

In addition, related companies also include associated companies, joint ventures and the non-consolidated subsidiaries of the Daimler Truck Group, as well as their associates.

Goods and services supplied between the Daimler Truck Group and related companies are shown in table ↗ **D.92**.

Transactions with the Mercedes-Benz Group
The Daimler Truck Group made sales to companies of the Mercedes-Benz Group. Those sales relate predominantly to trucks, parts, spare parts and services. Furthermore, the Daimler Truck Group purchased goods and services from companies of the Mercedes-Benz Group. The purchases of goods and services primarily relate to parts, spare parts and services provided by central functions. These central corporate functions of the Mercedes-Benz Group include services such as, but are not limited to, accounting, IT, and personnel-related services.

Non-controlling interests in Gamma (1–4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs and in Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG
At December 31, 2023, non-controlling interests in the Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs and Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG held by Mercedes-Benz Grund Services GmbH were recognized as financial liabilities and amounted to €213 million (December 31, 2022: €191 million). For further information, refer to 👁 Note 1. General information and significant accounting policies and 👁 Note 25. Financing liabilities.

Leases with the Mercedes-Benz Group
For the sale of vehicles to Mercedes-Benz Group companies by which the Daimler Truck Group is obliged to repurchase the vehicles, which are accounted for as a lease, the corresponding balances of residual value guarantees as of December 31, 2023 amounted to €1,051 million (December 31, 2022: €1,104 million). The related deferred income at December 31, 2023 amounted to €640 million (December 31, 2022: €735 million).

For lease transactions where Financial Services companies lease passenger vehicles to third-party customers, which were previously acquired from external dealers, the Mercedes-Benz Group issued residual value guarantees. At December 31, 2023 the residual value guarantees issued by the Mercedes-Benz Group to Financial Services for leased passenger cars (leased out to end customers under operating leases) amounted to €47 million (December 31, 2022: €66 million). Residual value guarantees issued by the Mercedes-Benz Group to Financial Services companies where passenger cars were leased out to end customers under a finance lease amounted to €26 million at December 31, 2023 (December 31, 2022: €76 million).

In addition, prior to the spin-off, the Daimler Truck Business granted Financial Services companies, which were still part of the Mercedes-Benz Group credit risk guarantees for the default risk of customers. These commit the Daimler Truck Group to make compensation payments to the companies of the Mercedes-Benz Group if customers fail to make payments when due. Financial liabilities due to Mercedes-Benz Group companies as of December 31, 2023 amounted to €1 million (December 31, 2022: €1 million). The corresponding off-balance-sheet amounts for the financial liabilities resulting from credit risk guarantees issued to the Mercedes-Benz Group amounted to €20 million as of December 31, 2023 (December 31, 2022: €28 million).

Financial liabilities resulting from transactions with companies of the Mercedes-Benz Group include financial liabilities from sale and leaseback transactions where the sale does not satisfy the requirements of IFRS 15.

For lease transactions where the Daimler Truck Group is a lessee, the carrying amount of right-of-use assets amounted to €78 million at December 31, 2023 (December 31, 2022: €100 million). At December 31, 2023, the carrying amount of the associated lease liabilities were €77 million (December 31, 2022: €98 million). The lease transactions included real estate, IT equipment and other items.

Hedging
The Daimler Truck Group hedges interest and foreign exchange risks independently using its own hedging instruments. The volume, nature and strategy of those hedging procedures are described in detail in 👁 Note 33. Financial instruments and 👁 Note 34. Management of financial risks.

Associated companies
In business relationships with associated companies, significant revenue from the sales of goods and services was realized with associated companies of Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC).

Joint ventures
In business relationships with joint ventures, significant sales of goods and services took place with National Automobile Industry Company Ltd. (NAI) and Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).

Further information on capital contributions made as well as further details of the significant associates and joint ventures can be found in 👁 Note 14. Equity-method investments.

Contingent liabilities and other financial obligations
Further information on contingent liabilities and other financial obligations with related parties are provided in 👁 Note 32. Contingent liabilities and other financial obligations.

Joint and several liability of the Mercedes-Benz Group for claims against liabilities of Daimler Truck AG from the 2019 hive-down
In 2019, Mercedes-Benz Group AG hived down parts of its business operations into Daimler Truck AG and Mercedes-Benz AG. Pursuant to Section 133 of the German Transformation Act (UmwG), all three legal entities are jointly and severally liable for all liabilities of Mercedes-Benz Group AG that existed as of the registration date of the hive-down in the commercial register.

Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz AG are therefore also liable for liabilities assigned to Daimler Truck AG that existed as of the date of the announcement of the entry of the hive-down in the commercial register for a period of five years. For pension obligations based on the German Company Pensions Act (Betriebsrentengesetz), the aforementioned period is ten years.

Further relevant provisions in this context, in particular the procedure for regulating the internal settlements between the participating legal entities, are set out in the hive-down agreement of March 25, 2019.

According to the current appraisal, an actual claim with respect to the subsequent liability relationship between the entities is considered to be unlikely.

Guarantees
The Mercedes-Benz Group issued guarantees in favor of the Daimler Truck business and its customers.

At December 31, 2023, the guarantees issued by the Mercedes-Benz Group amounted to €108 million (December 31, 2022: €312 million).

The guarantees issued by the Daimler Truck Group in favor of the Mercedes-Benz Group, associated companies, joint ventures and affiliated but not consolidated companies amounted to €105 million as of December 31, 2023 (December 31, 2022: €88 million).

After the spin-off in 2021, no new letters of credit and guarantees to secure the obligations of the companies of the Daimler Truck Group were issued by Mercedes-Benz Group AG or other companies of the Mercedes-Benz Group. Existing guarantees were replaced by the corresponding Daimler Truck Group guarantees to the extent possible and reasonable from an administration perspective. However, some guarantees are still in place as of the reporting date, which are expected to be settled at the latest by the end of the contract term.

Contributions to plan assets
Daimler Truck Pension Trust e.V. administers the plan assets to secure pension obligations in Germany on a fiduciary basis and is therefore a related party of the Daimler Truck Group. Daimler Truck AG bears insignificant expenses and provides services for the company. In financial year 2023, allocations to Daimler Truck Pension Trust e.V. amounted to €40 million (2022: €294 million, of which €250 million was allocated on the basis of the 2021 demerger agreement).

Share-based payments
For further information, refer to Note 22. Share-based payment.

Related persons
At the reporting date, all members of the Board of Management and of the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG were also considered to be key management personnel.

Remuneration for the key management personnel
Information on management remuneration in key positions is provided in Note 39. Remuneration of the members of the Board of Management and the Supervisory Board.

D.92

Transactions with related companies

	Sales of goods and services and other income		Purchase of goods and services and other expense		Receivables[1] At December 31,		Payables[2] At December 31,	
	2023	2022	**2023**	2022	**2023**	2022	**2023**	2022
In millions of euros								
Associated companies	**166**	216	**13**	13	**34**	36	**2**	2
thereof MFTBC investees[3]	**158**	148	**13**	13	**27**	21	**2**	2
Joint ventures	**481**	546	**41**	94	**343**	330	**7**	2
thereof NAI[4]	**318**	241	**–**	3	**88**	72	**–**	–
thereof BFDA[5]	**144**	265	**5**	30	**255**	254	**2**	–
Mercedes-Benz Group[6]	**2,374**	3,205	**968**	1,308	**289**	411	**1,618**	1,826

1 Receivables comprise balance sheet items that result in cash inflow. These include trade receivables, loans granted and other receivables. At December 31, 2023, the receivables did not include any significant impairments (December 31, 2022: €57 million).
2 Payables comprise balance sheet items that lead to potential future cash outflow. They include trade accounts payable, residual value guarantees, default risks from guarantees, financing liabilities, lease liabilities and other liabilities.
3 Associated companies of Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC).
4 National Automobile Industry Company Ltd. (NAI).
5 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).
6 Thereof expenses for services received from the Mercedes-Benz Group of €525 million (2022: €606 million).

39. Remuneration of the members of the Board of Management and the Supervisory Board

The remuneration for the key management personnel is shown in table ↗ **D.93**.

With the introduction of Remuneration System 2023+ on January 1, 2023, the long-term variable remuneration from the previous remuneration system, known as the Performance Phantom Share Plan (PPSP), was replaced with the Virtual Share-Based Equity Plan (VSEP). However, the ongoing PPSP tranches 2020, 2021 and 2022 were not affected by this.

The PPSP tranches 2019, 2020 and 2021 originally issued by Mercedes-Benz Group AG (formerly Daimler AG) were transferred to Daimler Truck Holding AG in 2021 through transfer agreements and will be continued by them. Daimler Truck Holding AG issued an additional PPSP tranche 2022.

The expenses for the variable remuneration with a long-term incentive effect, as shown in table ↗ **D.93**, result from the ongoing measurement at fair value at each reporting date of all rights granted and not yet due under the PPSP and, from 2023 onwards, the VSEP. Refer to 👁 Note 22. Share-based payment for additional information.

The members of the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG are solely granted short-term fixed remuneration for their board and committee activities, the amounts of which depend on their functions in the Supervisory Board. With the exception of remuneration paid to the members representing the employees in accordance with their contracts of employment, no remuneration was paid for services provided personally beyond board and committee activities, in particular for advisory or mediation services.

D.93

Remuneration of the members of the Board of Management and the Supervisory Board of DTHAG according to IAS 24.17

	2023	2022
In millions of euros		
Remuneration of the Board of Management		
Fixed remuneration (base salary)	**7.0**	6.9
Short-term variable remuneration (annual bonus)	**10.4**	5.9
Mid-term variable remuneration (deferral)	**–**	5.9
Variable remuneration with a long-term incentive effect (PPSP/VSEP)	**9.7**	6.4
Post-employment benefits (service cost)	**2.1**	1.9
	29.2	27.0
Remuneration of the Supervisory Board	**3.7**	3.6
	32.9	30.6

Disclosures in accordance with Section 314 Subsection 1 No. 6 of the German Commercial Code (HGB)

The overall remuneration granted to the members of the Board of Management of Daimler Truck Holding AG (excluding pension commitments), resulting from entitlements as defined by Section 314 Subsection 1 No. 6 of the German Commercial Code (HGB) for the financial year 2023 is calculated as the total of the following

- the fixed basic remuneration for 2023
- the annual bonus for 2023, to be paid in 2024 with the value as of the balance sheet date,
- the so-called deferral no longer applies with the remuneration system valid from January 1, 2023
- the grant value of the long-term share-based compensation (Virtual Share-Based Equity Plan - VSEP) at the grant date in 2023 (for payment in 2027) and
- the taxable non-cash benefits and fringe benefits in 2023.

For the share-based compensation component, the long-term PPSP/ VSEP, the respective future payment amounts may deviate significantly from the values shown, depending on the performance of the Daimler Truck Holding AG share and the achievement of the respective target parameters. The possible upward deviation is limited by maximum limits. A total failure of both components is also possible.

For 2023, €7.7 million (2022: €7.5 million) is attributable to fixed (i.e. non-performance-related) remuneration, and €10.4 million (2022: €12 million) to short-term (2022: short- and medium-term) performance-related variable compensation components (annual bonus/ 2022: incl. deferral) as well as long-term variable share-based compensation (PPSP/VSEP) with a fair value of €9.5 million (2022: €5.7 million) and 291,953 virtual shares granted (2022: 232,988 shares). This corresponds to a total amount of €27,6 million for 2023 (2022: €25.2 million).

Payments made to former members of the Board of Management and their surviving dependents amounted to €78 thousand (2022: €0 thousand). Pension provisions for former members of the Board of Management and their surviving dependents amounted to €4.7 million (2022: €0 million).

No advance payments or loans were made or abated to current or former members of the Board of Management or to the members of the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG.

The remuneration for the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG amounts to €3.7 million (2022: €3.6 million).

40. Auditor fee

The shareholders of Daimler Truck Holding AG appointed KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft as the statutory auditor on June 21, 2023. Pursuant to Section 314 Subsection 1 No. 9 of the German Commercial Code (HGB), table ↗ **D.94** shows the fees for services provided by KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft and the companies of the worldwide KPMG network to Daimler Truck Holding AG and the consolidated subsidiaries.

The Audit services relate to the audit of the Daimler Truck Group's Consolidated Financial Statements and the year-end financial statements of the consolidated entities of the Daimler Truck Group, as well as to all services required for the audit including the reviews of interim financial statements, the accounting-related audit of the internal control system, and accounting-related reviews of the introduction of IT systems and processes.

Other attestation services were provided in particular for audits of IT systems and the issuance of comfort letters.

Other services mainly related to engagements for non-accounting-related IT and process consultations in connection with quality assurance.

D.94

Auditor fees

In millions of euros	**2023**	2022
Audit services	**21.8**	19.4
thereof KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**10.9**	8.6
Other attestation services	**1.9**	1.6
thereof KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**1.7**	1.4
Tax services	**–**	0.2
thereof KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**–**	–
Other services	**1.7**	1.3
thereof KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**1.7**	1.3
	25.4	22.5

41. Events after the reporting period

In January 2024, the Daimler Truck Group issued a bond of €1.1 billion on the US capital market.

42. Additional information

German Corporate Governance Code
The Board of Management and the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG have issued a declaration pursuant to Section 161 of the German Stock Corporation Act (AktG) and is accessible to its shareholders at 🌐 www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports for up to five years, where available.

Statement of investments
The statement of investments of the Daimler Truck Group are presented in table ↗ **D.95** pursuant to Section 313 Subsection 2 Nos. 1-6 of the German Commercial Code (HGB). The statement of investments show direct equity participation in accordance with HGB and excludes joint operations without an equity interest. In addition, the list indicates which subsidiaries make use of the exemption pursuant to Section 264 Subsection 3 HGB and/or Section 264b HGB. The Consolidated Financial Statements of Daimler Truck Holding AG release those subsidiaries from the requirement to publish annual financial statements that would otherwise apply.

D.95

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interests in percent[1]	Footnote(s)
I. Consolidated subsidiaries			
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis, South Africa	**100.00**	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Bernardo do Campo, Brazil	**100.00**	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	Campinas, Brazil	**100.00**	
CharterWay France S.A.S.U.	Montigny-le-Bretonneux, France	**100.00**	
Daimler Buses Austria GmbH	Wiener Neudorf, Austria	**100.00**	
Daimler Buses Belgium NV	Kobbegem-Asse, Belgium	**100.00**	
Daimler Buses Česká republika s.r.o.	Prague, Czech Republic	**100.00**	
Daimler Buses España, S.A.U.	Santander, Spain	**100.00**	
Daimler Buses France S.A.S.U.	Sarcelles, France	**100.00**	
Daimler Buses GmbH	Stuttgart, Germany	**100.00**	3
Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	**89.88**	3, 4
Daimler Buses Italia S.p.A.	Bomporto, Italy	**100.00**	
Daimler Buses Nederland B.V.	Nijkerk, Netherlands	**100.00**	
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, USA	**100.00**	
Daimler Buses Polska Sp. z o.o.	Wolica, Poland	**100.00**	
Daimler Buses Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	**100.00**	
Daimler Buses Schweiz AG	Winterthur, Switzerland	**100.00**	
Daimler Buses Sverige AB	Vetlanda, Sweden	**100.00**	
Daimler Buses UK Ltd	Coventry, United Kingdom	**100.00**	
Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd.	Singapore, Singapore	**100.00**	
Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Mexico City, Mexico	**100.00**	
Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Mexico City, Mexico	**100.00**	
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, India	**100.00**	
Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V.	Mexico City, Mexico	**100.00**	
Daimler Mexico, S.A. de C.V.	Mexico City, Mexico	**100.00**	
Daimler Servicios Corporativos Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexico City, Mexico	**100.00**	
Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Turkey	**100.00**	
Daimler Truck & Bus Romania S.R.L.	Bucharest, Romania	**100.00**	
Daimler Truck & Bus Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slovakia	**100.00**	
Daimler Truck AG	Stuttgart, Germany	**100.00**	3
Daimler Truck Australia Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australia	**100.00**	
Daimler Truck Austria GmbH	Eugendorf, Austria	**100.00**	
Daimler Truck Belgium Luxembourg NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgium	**100.00**	
Daimler Truck Canada Ltd.	Mississauga, Canada	**100.00**	
Daimler Truck China Limited	Beijing, China	**100.00**	

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interests in percent[1]	Footnote(s)
Daimler Truck Customer Services & Parts s.r.o.	Prague, Czech Republic	**100.00**	
Daimler Truck España, S.L.U.	Madrid, Spain	**100.00**	
Daimler Truck Finance Canada Inc.	Toronto, Canada	**100.00**	
Daimler Truck Finance North America LLC	Wilmington, USA	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd.	Tokyo, Japan	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Australia Pty Ltd	Melbourne, Australia	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Belgium NV	Woluwe-Saint-Lambert, Belgium	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Brasil Holding S.A.	São Bernardo do Campo, Brazil	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Canada Corporation	Vancouver, Canada	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Deutschland GmbH	Berlin, Germany	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services España, E.F.C., S.A.U.	Madrid, Spain	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, France	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services GmbH	Stuttgart, Germany	**100.00**	3
Daimler Truck Financial Services Italia S.p.A	Rome, Italy	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Netherlands	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurion, South Africa	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services UK Limited	Milton Keynes, United Kingdom	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services USA LLC	Wilmington, USA	**100.00**	
Daimler Truck France S.A.S.U.	Montigny-le-Bretonneux, France	**100.00**	
Daimler Truck Holding Australia Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australia	**100.00**	
Daimler Truck Immobilien Service GmbH	Schönefeld, Germany	**100.00**	3
Daimler Truck Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	**100.00**	
Daimler Truck International Finance B.V.	Utrecht, Netherlands	**100.00**	
Daimler Truck Italia S.r.l.	Rome, Italy	**100.00**	
Daimler Truck Locações e Serviços Ltda.	São Bernardo do Campo, Brazil	**100.00**	
Daimler Truck Nederland B.V.	Utrecht, Netherlands	**100.00**	
Daimler Truck North America LLC	Portland, USA	**100.00**	
Daimler Truck Polska Sp. z o.o.	Warsaw, Poland	**100.00**	
Daimler Truck Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	**100.00**	
Daimler Truck Remarketing Corporation	Portland, USA	**100.00**	
Daimler Truck Renting España, S.A.U.	Madrid, Spain	**100.00**	
Daimler Truck Retail Italia S.r.l.	Rome, Italy	**100.00**	
Daimler Truck Retail Lyon S.A.S.	Genas, France	**100.00**	
Daimler Truck Retail Madrid, S.A.U.	Madrid, Spain	**100.00**	
Daimler Truck Retail Paris S.A.S.	Wissous, France	**100.00**	
Daimler Truck Retail Polska Sp. z o.o.	Warsaw, Poland	**100.00**	
Daimler Truck Retail Portugal, Unipessoal Lda.	Sintra, Portugal	**100.00**	
Daimler Truck Schweiz AG	Schlieren, Switzerland	**100.00**	

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interests in percent[1]	Footnote(s)
Daimler Truck Southern Africa Ltd	Centurion, South Africa	**100.00**	
Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Germany	**100.00**	3
Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Germany	**100.00**	3
Daimler Trucks & Buses US Holding LLC	Wilmington, USA	**100.00**	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Beijing, China	**100.00**	
Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	**51.00**	
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, South Korea	**100.00**	
Daimler Trucks Retail Receivables LLC	Wilmington, USA	**100.00**	
Daimler Trucks Retail Trust 2022-1	Wilmington, USA	**0.00**	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-1	Wilmington, USA	**0.00**	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-A	Wilmington, USA	**0.00**	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-B	Wilmington, USA	**0.00**	5
Daimler Vehículos Comerciales Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexico City, Mexico	**100.00**	
Detroit Diesel Corporation	Detroit, USA	**100.00**	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, USA	**100.00**	
DTFC Holding GmbH	Stuttgart, Germany	**100.00**	3
DTFS Immobilien Holding GmbH	Schönefeld, Germany	**100.00**	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, USA	**100.00**	
Gamma 1 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	**89.90**	3, 4
Gamma 2 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	**89.90**	3, 4
Gamma 3 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	**89.90**	3, 4
Gamma 4 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	**89.90**	3, 4
Gamma 5 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	**100.00**	3, 4
Gamma 6 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH	Schönefeld, Germany	**100.00**	
Mercedes Benz Kamyon Finansman A.S.	Istanbul, Turkey	**100.00**	
Mercedes-Benz Broker Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentina	**99.00**	
Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentina	**100.00**	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentina	**100.00**	
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	São Bernardo do Campo, Brazil	**100.00**	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brazil	**100.00**	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	São Bernardo do Campo, Brazil	**100.00**	
Mercedes-Benz Servicios S.A.	Buenos Aires, Argentina	**100.00**	
Daimler Truck Česká republika s.r.o.	Prague, Czech Republic	**100.00**	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim S.A.S.U.	Molsheim, France	**100.00**	
Mercedes-Benz Trucks UK Limited	Milton Keynes, United Kingdom	**100.00**	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Turkey	**66.91**	
Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japan	**100.00**	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japan	**89.29**	
MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE - Sociedade Europeia de Automóveis, S.A.	Tramagal, Portugal	**100.00**	

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interests in percent[1]	Footnote(s)
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japan	**100.00**	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Jakarta, Indonesia	**100.00**	
PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia	Bogor, Indonesia	**100.00**	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Centurion, South Africa	**100.00**	
SelecTrucks of America LLC	Portland, USA	**100.00**	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Canada	**100.00**	
Sterling Truck Corporation	Portland, USA	**100.00**	
Sumperská správa majetku k.s.	Prague, Czech Republic	**100.00**	4
Thomas Built Buses of Canada Limited	Calgary, Canada	**100.00**	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, USA	**100.00**	
TORC CND Robotique, Inc.	Montreal, Canada	**100.00**	
TORC Europe GmbH	Stuttgart, Germany	**100.00**	
TORC Robotics, Inc.	Blacksburg, USA	**91.05**	
Ukuvela Holdings Proprietary Limited	Atlantis, South Africa	**100.00**	
Ukuvela Properties (Pty.) Ltd.	Atlantis, South Africa	**100.00**	
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, USA	**100.00**	
II. Unconsolidated subsidiaries[2,6]			
CLOUDGEEKS, UNIPESSOAL LDA	Lisbon, Portugal	**100.00**	
Cúspide Daimler Trucks & Buses GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Germany	**100.00**	
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	**100.00**	
Daimler Buses Solutions GmbH	Stuttgart, Germany	**100.00**	
Daimler Coaches North America LLC	Wilmington, USA	**100.00**	
Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok, Thailand	**100.00**	
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenya	**100.00**	
Daimler Commercial Vehicles MENA FZE	Dubai, United Arab Emirates	**100.00**	
Daimler Truck Gastronomie GmbH	Gaggenau, Germany	**100.00**	
Daimler Truck Innovation Center India Private Limited	Bangalore, India	**100.00**	
Daimler Truck International Assignment Services LLC	Wilmington, USA	**100.00**	
Daimler Truck MENA Holding GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Germany	**100.00**	
DICV Mobility Solutions Private Limited	Chennai, India	**99.99**	
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal, Portugal	**100.00**	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Reunion	**100.00**	
Fleetboard Logistics GmbH	Volkach, Germany	**100.00**	
Mercedes ServiceCard Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Germany	**51.00**	
MFTA Canada, Inc.	Toronto, Canada	**100.00**	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, USA	**100.00**	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	São Bernardo do Campo, Brazil	**100.00**	

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interests in percent[1]	Footnote(s)
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren, Switzerland	**51.00**	
WTX Technologies GmbH	Stuttgart, Germany	**85.00**	
III. Joint operations accounted for using the equity method			
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, USA	**50.00**	
IV. Joint ventures accounted for using the equity method			
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.	Beijing, China	**50.00**	
cellcentric GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Germany	**50.00**	
Commercial Vehicle Charging Europe B.V.	Amsterdam, Netherlands	**33.33**	
Greenlane Infrastructure, LLC	Wilmington, USA	**33.33**	
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia, Mexico	**26.00**	
V. Associated companies accounted for using the equity method			
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japan	**21.67**	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	**43.83**	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayama, Japan	**50.00**	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesia	**30.00**	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesia	**32.28**	
Toll4Europe GmbH	Munich, Germany	**15.00**	
VI. Joint operations, joint ventures, associated companies and substantial other investments accounted for at (amortized) cost[2,6]			
cellcentric Verwaltungsgesellschaft mbH	Kirchheim unter Teck, Germany	**50.00**	
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentina	**25.95**	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Germany	**40.82**	
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin, Germany	**1.70**	
Mercedes ServiceCard GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Germany	**51.00**	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipei, Taiwan	**33.40**	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Saudi Arabia	**26.00**	
Omuta Unso Co., Ltd.	Omuta, Japan	**33.51**	
TASIAP GmbH	Stuttgart, Germany	**60.00**	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	**28.20**	
WärmeWerk Wörth GmbH	Wörth am Rhein, Germany	**45.00**	
VII. Significant other investments accounted for at Fair Value[6]			
Deutz AG	Cologne, Germany	**4.18**	
G2VP I, LLC	Dover, USA	**5.71**	

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interests in percent[1]	Footnote(s)
IVU Traffic Technologies AG	Berlin, Germany	**5.25**	
Manz AG	Reutlingen, Germany	**9.08**	
Trucks Venture Fund 1, LP	Lewes, USA	**20.76**	

1 Shareholding pursuant to Section 16 of the German Stock Corporation Act (AktG).
2 For the accounting of unconsolidated subsidiaries, joint operations, joint ventures and associated companies, refer to Note 1. General information and significant accounting policies.
3 Qualification for exception pursuant to Section 264 Subsection 3 and Section 264b of the German Commercial Code (HGB).
4 Daimler Truck Holding AG or one or several consolidated subsidiaries is/are the partner(s) with unlimited liability.
5 Control due to economic circumstances.
6 Information on equity and earnings and information on investments pursuant to Section 313 Subsection 2 No. 4 of the German Commercial Code (HGB) has been omitted since, according to Section 313 Subsection 3 Sentence 4 of the HGB, such information is of minor relevance for a fair presentation of the profitability, liquidity and capital resources, or financial position of the Daimler Truck Group.

E

Further Information

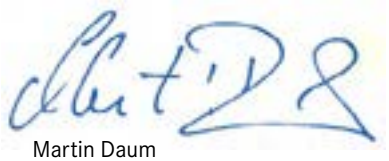
Responsibility Statement	**259**
Independent Auditor's Report	**260**
Limited Assurance Report of the Independent Auditor regarding the Non-Financial Statement of the Group	**266**
Further Information	**269**



Responsibility Statement

To the best of our knowledge, and in accordance with the applicable reporting principles, the consolidated financial statements give a true and fair view of the assets, liabilities, financial position, cash flows and profit or loss of the Daimler Truck Group, and the Daimler Truck Group management report, which has been combined with the management report for Daimler Truck Holding AG, includes a fair review of the development and performance of the business and the position of the Daimler Truck Group, together with a description of the principal opportunities and risks associated with the expected development of the Daimler Truck Group.

Leinfelden-Echterdingen, February 29, 2024



Martin Daum



Karl Deppen



Dr. Andreas Gorbach



Jürgen Hartwig



John O'Leary



Karin Rådström



Stephan Unger

Independent Auditor's Report

To Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

Report on the Audit of the Consolidated Financial Statements and of the Combined Management Report

Opinions
We have audited the consolidated financial statements of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, and its subsidiaries (the Group), which comprise the consolidated statement of financial position as of December 31, 2023, and the consolidated statement of income, consolidated statement of comprehensive income/loss, consolidated statement of changes in equity and consolidated statement of cash flows for the financial year from January 1 to December 31, 2023 and notes to the consolidated financial statements, including a summary of significant accounting policies. In addition, we have audited the report on the situation of the Company and the Group (hereinafter referred to as the "combined management report") of Daimler Truck Group AG for the financial year from January 1 to December 31, 2023.

In accordance with the German legal regulations, we have not audited the contents of the elements of the combined management report referred to in the "Other information" section of our auditor's report.

In our opinion, on the basis of the knowledge obtained in the audit

- the accompanying consolidated financial statements comply, in all material respects, with the IFRSs as adopted by the EU, and the additional requirements of German commercial law pursuant to Section 315e paragraph 1 HGB and, in compliance with these requirements, give a true and fair view of the assets, liabilities and financial position of the Group as of December 31, 2023, and of its financial performance for the financial year from January 1 to December 31, 2023 and

- the accompanying combined management report as a whole provides an appropriate view of the Group's position. In all material respects, the combined management report is consistent with the consolidated financial statements, complies with German legal requirements and appropriately presents the opportunities and risks of future development. Our opinion on the combined management report does not cover the elements of the combined management report referred to in the "Other information" section of our auditor's report.

Pursuant to Section 322 paragraph 3 sentence 1 HGB [Handelsgesetzbuch: German Commercial Code] we declare that our audit has not led to any reservations relating to the legal compliance of the consolidated financial statements and of the combined management report.

Basis for the Opinions
We conducted our audit of the consolidated financial statements and of the combined management report in accordance with Section 317 HGB and the EU Audit Regulation (No. 537/2014; referred to subsequently as the "EU Audit Regulation") and in compliance with German Generally Accepted Standards for Financial Statement Audits promulgated by the Institut der Wirtschaftsprüfer [Institute of Public Auditors in Germany] (IDW). Our responsibilities under those requirements, principles and standards are further described in the "Auditor's Responsibilities for the Audit of the Consolidated Financial Statements and of the Combined Management Report" section of our auditor's report. We are independent of the group entities in accordance with the requirements of European law and German commercial and professional law, and we have fulfilled our other German professional responsibilities in accordance with these requirements. In addition, in accordance with Article 10 paragraph 2 letter f) of the EU Audit Regulation, we declare that we have not provided non-audit services prohibited under Article 5 paragraph 1 of the EU Audit Regulation. We believe that the evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinions on the consolidated financial statements and on the combined management report.

Key Audit Matters in the Audit of the Consolidated Financial Statements

Key audit matters are those matters that, in our professional judgement, were of most significance in our audit of the consolidated financial statements for the financial year from January 1 to December 31, 2023. These matters were addressed in the context of our audit of the consolidated financial statements as a whole, and, in forming our opinion thereon, we do not provide a separate opinion on these matters.

Loss Allowances on Receivables from Financial Services

Please refer with regard to the accounting policies applied to the notes to the consolidated financial statements in Note 1 "General Information and significant accounting policies", Note 2 "Accounting estimates and management judgements", Note 15 "Receivables from financial services", Note 34 "Management of financial risks" and to the combined management report in the chapter entitled "Risk and Opportunity Report" in the section entitled "Financial risks and opportunities".

The risk for the consolidated financial statements

Receivables from financial services (EUR 26,738 million) resulting from the financing and leasing activities of the Daimler Truck Group include receivables from sales financing with end customers, receivables from sales financing with dealers and receivables from finance lease contracts. The loss allowances on these receivables amounts at the reporting date to EUR 524 million.

The calculation of the loss allowances is based on expected credit losses and therefore also includes expectations regarding the future. The expected credit losses are recognised by means of a three-parameter procedure for the determination of loss allowances. At the same time, various factors determining the value, such as the determination of statistical default probabilities and loss rates, the possible amount receivable on default, the parameter transfer criteria that are related to a significant change in the default risk of borrowers, and the calculation of future cash flows are taken into account. Furthermore, macroeconomic scenarios (base scenario, optimistic and pessimistic scenarios), the identification of which to a high degree includes discretionary judgements and uncertainties, flow into the calculation of allowances. The risk for the financial statements is that the creditworthiness of customers and the amount of the payment dates of future cash flows are misjudged or that the calculation of the risk provision parameters is incorrect so that loss allowances are not recognised or are insufficient.

Our audit approach

We obtained a comprehensive understanding of the development of the portfolios, the associated counterparty default risks and the processes for identifying, managing, monitoring and measuring credit risks with the help of credit specialists, by inspecting analyses and risk reports, interrogations, review of guidelines and working instructions, checking the defined methods and their implementation and checking and walking through the validation process and the individual validation reports.

We audited the appropriateness and effectiveness of the internal control system with regard to the risk classification process and risk models and the identification of the factors determining the value and the loss allowances, also by rechecking the calculations. To this end, we also evaluated the relevant IT systems and internal procedures. In addition to the audit by our IT specialists of the propriety of the IT systems affected and related interfaces to ensure the completeness and correctness of the data, the audit also included the audit of automatic controls for data entry and data processing.

The main focus of our audit was the evaluation of the methodical approach in the definition of risk categories of default probabilities and loss rates that are derived from historical data. We obtained an understanding of these calculations based on a risk-oriented selection of credit portfolios. We satisfied ourselves with regard to the appropriateness of significant risk parameters based on the results of a validation performed by Daimler Truck Financial Services and evaluated the adjustments of the parameters to the current market situation. In this connection, we audited the data supporting the validations on the basis of a conscious sample.

Our observations

The methodical approach, the procedures and the processes to calculate the loss allowances and the assumptions and risk parameters flowing into the measurement are appropriate to identify the credit risks in good time and to determine the recognition of adequate loss allowances.

Measurement of the Provision for Product Warranties

Please refer with regard to the accounting policies applied to the notes to the consolidated financial statements in Note 1 "General Information and significant accounting policies", Note 2 "Accounting estimates and management judgements", Note 24 "Provisions for other risks" and to the combined management report in the chapter entitled "Risk and opportunity report" in the section entitled "Legal and tax risks and opportunities".

The risk for the consolidated financial statements

The provision for product warranties and goodwill costs amounts to EUR 2,231 million and is included in the provisions for other risks.

The Daimler Truck Group grants various kinds of product guarantees, or grants various kinds of product warranties, which are entered into for the error-free functioning of a sold product or service rendered over a defined period of time. In order to confirm or reassess future guarantee, warranty and goodwill expenses, continuously updated information on the nature and volume and the remedying of faults that have occurred is recorded and analysed at the level of the business unit, model series, damage key and sales year.

Significant uncertainty for the calculation of the provision arises with regard to the number of cases of damage occurring and the expenses required to rectify the damage. The risk for the consolidated financial statements is that the provision is not properly measured.

Our audit approach
Our audit procedures included among other things the evaluation of the process to calculate the provision for product warranties and the evaluation of the relevant assumptions and their derivation for the measurement of the provision. These include primarily assumptions on expected susceptibility to and the course of damage, and in addition the monetary value of the damage per vehicle based on actual warranty, guarantee and goodwill losses. Based on historical analyses, we assessed the accuracy of the forecasts of past warranty, guarantee and goodwill costs. We also checked that updated assessments of the future repair costs and procedures were taken into account. We obtained an understanding for the underlying numbers of vehicles through the actual unit sales.

Our observations
The calculation methods and the assumptions made are proper.

Risks from EU antitrust proceedings

Please refer with regard to the accounting policies applied to the notes to the consolidated financial statements in Note 2 "Accounting estimates and management judgements", Note 24 "Provisions for other risks", Note 31 "Legal proceedings" and to the combined management report in the chapter entitled "Risk and opportunity report" in the section entitled "Legal and tax risks and opportunities".

The risk for the consolidated financial statements
The Daimler Truck Group is exposed to a large number of damage claims in various countries in connection with EU antitrust proceedings. Hereby truck customers raise damage claims from potentially excessive prices in connection with the involvement of Mercedes-Benz Group AG and other truck manufacturers in anti-competitive behaviour. In July 2016, the European Commission imposed a fine of EUR 1.09 billion on Mercedes-Benz Group AG in this context, which was paid in full in 2016.

The risk for the consolidated financial statements is that the recording of any future damage claims in connection with EU antitrust proceedings against the Daimler Truck Group is not completely and properly measured.

Our audit approach
In order to audit the provision for damage claims in connection with EU antitrust proceedings against the Daimler Truck Group, we among other things questioned the Chairman of the Supervisory Board, the legal representatives and contact partners in the financial and legal areas. We furthermore obtained information from the attorneys and external advisors acting for the Daimler Truck Group and evaluated the underlying documents.

The written assessment of the legal representatives was made available to us by the Company. As of the reporting date, evaluations of the assessment of the risks in connection with the antitrust proceedings against the Daimler Truck Group, which support the assessment of the risks by the legal representatives, were available from external attorneys.

Finally, we evaluated the appropriateness of the description of the aforementioned legal proceedings in the notes to the consolidated financial statements.

Our observations
The discretionary assessments and assumptions of the legal representatives are proper.

Other information
The legal representatives and the Supervisory Board are responsible for the other information. The other information comprises the following elements of the combined management report, the content of which we have not audited:

- the non-financial statement of the group, which is included in the section of the combined management report entitled "Sustainability at Daimler Truck",
- the combined declaration of the Company and the Group on corporate management, which is referred to in the combined management report, and
- the disclosures included in the combined management report marked as extraneous to management reports and unaudited.

The other information also includes the remaining parts of the annual report. The other information does not comprise the consolidated financial statements, the audited disclosures in the combined management report and our related auditor's report.

Our opinions on the consolidated financial statements and on the combined management report do not cover the other information, and consequently we do not express an opinion or any other form of assurance conclusion thereon.

In connection with our audit, our responsibility is to read the other information and, in so doing, to consider whether the other information

- is materially inconsistent with the consolidated financial statements, with the combined management report information audited for content or our knowledge obtained in the audit, or
- otherwise appears to be materially misstated.

If, based on the work we have performed, we conclude that there is a material misstatement of this other information, we are required to report that fact. We have nothing to report in this regard.

Responsibilities of the Legal Representatives and the Supervisory Board for the Consolidated Financial Statements and the Combined Management Report

The legal representatives are responsible for the preparation of the consolidated financial statements that comply, in all material respects, with IFRSs as adopted by the EU and the additional requirements of German commercial law pursuant to Section 315e paragraph 1 HGB and that the consolidated financial statements, in compliance with these requirements, give a true and fair view of the assets, liabilities, financial position and financial performance of the Group. In addition, the legal representatives are responsible for such internal control as they have determined necessary to enable the preparation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud (i.e., fraudulent financial reporting and misappropriation of assets) or error.

In preparing the consolidated financial statements, the legal representatives are responsible for assessing the Group's ability to continue as a going concern. They also have the responsibility for disclosing, as applicable, matters related to going concern. In addition, they are responsible for financial reporting based on the going concern basis of accounting unless there is an intention to liquidate the Group or to cease operations, or there is no realistic alternative but to do so.

Furthermore, the legal representatives are responsible for the preparation of the combined management report that, as a whole, provides an appropriate view of the Group`s position and is, in all material respects, consistent with the consolidated financial statements, complies with German legal requirements, and appropriately presents the opportunities and risks of future development. In addition, the legal representatives are responsible for such arrangements and measures (systems) as they have considered necessary to enable the preparation of a combined management report that is in accordance with the applicable German legal requirements, and to be able to provide sufficient appropriate evidence for the assertions in the combined management report.

The Supervisory Board is responsible for overseeing the Group`s financial reporting process for the preparation of the consolidated financial statements and of the combined management report.

Auditor's Responsibilities for the Audit of the Consolidated Financial Statements and of the Combined Management Report

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and whether the combined management report as a whole provides an appropriate view of the Group´s position and, in all material respects, is consistent with the consolidated financial statements and the knowledge obtained in the audit, complies with the German legal requirements and appropriately presents the opportunities and risks of future development, as well as to issue an auditor's report that includes our opinions on the consolidated financial statements and on the combined management report.

Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee, that an audit conducted in accordance with Section 317 HGB and the EU Audit Regulation and in compliance with German Generally Accepted Standards for Financial Statement Audits promulgated by the Institut der Wirtschaftsprüfer [Institute of Public Auditors in Germany] (IDW) and in supplementary compliance with ISAs will always detect a material misstatement. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these consolidated financial statements and this combined management report.

We exercise professional judgement and maintain professional scepticism throughout the audit. We also

- Identify and assess the risks of material misstatement of the consolidated financial statements and of the combined management report, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinions. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than the risk of not detecting a material misstatement or one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal controls.
- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit of the consolidated financial statements and of arrangements and measures (systems) relevant to the audit of the combined management report in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of these systems.
- Evaluate the appropriateness of accounting policies used by the legal representatives and the reasonableness of estimates made by the legal representatives and related disclosures.
- Conclude on the appropriateness of the use by the legal representatives of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Group`s ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in the auditor's report to the related disclosures in the consolidated financial statements and in the combined management report or, if such disclosures are inadequate, to modify our respective opinions. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditor's report. However, future events or conditions may cause the Group to cease to be able to continue as a going concern.
- Evaluate the presentation, structure and content of the consolidated financial statements, including the disclosures, and whether the consolidated financial statements present the underlying transactions and events in a manner that the consolidated financial statements give a true and fair view of the assets, liabilities, financial position and financial performance of the Group in compliance with German Legally Required Accounting Principles.
- Obtain sufficient appropriate audit evidence regarding the financial information of the entities or business activities within the Group to express opinions on the consolidated financial statements and on the group management report. We are responsible for the direction, supervision and performance of the group audit. We remain solely responsible for our opinions.
- Evaluate the consistency of the combined management report with the consolidated financial statements, its conformity with [German] law, and the view of the Group's position it provides.

– Perform audit procedures on the prospective information presented by the legal representatives in the combined management report. On the basis of sufficient appropriate audit evidence, we evaluate, in particular, the significant assumptions used by the legal representatives as a basis for the prospective information and evaluate the proper derivation of the prospective information from these assumptions. We do not express a separate opinion on the prospective information and on the assumptions used as a basis. There is a substantial unavoidable risk that future events will differ materially from the prospective information.

We communicate with those charged with governance regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that we identify during our audit.

We also provide those charged with governance with a statement that we have complied with the relevant independence requirements and communicate with them all relationships and other matters that may reasonably be thought to bear on our independence, and where applicable, the actions taken or safeguards applied to eliminate independence threats.

From the matters communicated with those charged with governance, we determine those matters that were of most significance in the audit of the consolidated financial statements of the current period and are therefore the key audit matters. We describe these matters in our auditor's report unless laws or other legal regulations preclude public disclosure of the matter.

Other Legal and Regulatory Requirements

Report on the Assurance on the Electronic Rendering of the Consolidated Financial Statements and the Combined Management Report Prepared for Publication Purposes in Accordance with Section 317 paragraph 3a HGB

We have performed assurance work in accordance with Section 317 paragraph 3a HGB to obtain reasonable assurance about whether the rendering of the consolidated financial statements and the combined management report (hereinafter the "ESEF documents") contained in the file that can be downloaded by the issuer from the electronic client portal with access protection "dtholdingag-2023-12-31-de.zip" (SHA256-Hashwert: 5fdb9396439969bcd5dab28d47716a4595c 4c11e572d3333ef53e981c35d3d68), made available and prepared for publication purposes complies in all material respects with the requirements of Section 328 (1) HGB for the electronic reporting format ("ESEF format"). In accordance with German legal requirements, this assurance work extends only to the conversion of the information contained in the consolidated financial statements and the combined management report into the ESEF format and therefore relates neither to the information contained in these renderings nor to any other information contained in the file identified above.

In our opinion, the rendering of the consolidated financial statements and the combined management report contained in the electronic file and made available for publication purposes complies in all material respects with the requirements of Section 328 paragraph 1 HGB for the electronic reporting format. Beyond this assurance opinion and our audit opinion on the accompanying consolidated financial statements and the accompanying combined management report for the financial year from January 1 to December 31, 2023 contained in the "Report on the Audit of the Consolidated Financial Statements and the Combined Management Report" above, we do not express any assurance opinion on the information contained within these renderings or on the other information contained in the file identified above.

We conducted our assurance work on the rendering of the consolidated financial statements and of the combined management reports contained in the file and identified above in accordance with Section 317 paragraph 3a HGB and the IDW Assurance Standard: Assurance Work on the Electronic Rendering of Financial Statements and Management Reports Prepared for Publication Purposes in accordance with Section 317 paragraph 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022) conducive to the understanding of the report at an international level and the International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised). Our responsibility in accordance therewith is further described below. Our audit firm applies the IDW Quality Management Standard: Requirements for Quality Management in the Auditing Practice (IDW QMS 1 (09.2022).

The Company's legal representatives are responsible for the preparation of the ESEF documents including the electronic rendering of the consolidated financial statements and the combined management report in accordance with Section 328 paragraph 1 sentence 4 item 1 HGB and for the tagging of the consolidated financial statements in accordance with Section 328 paragraph 1 sentence 4 item 2 HGB.

In addition, the Company's legal representatives are responsible for such internal control that they have considered necessary to enable the preparation of ESEF documents that are free from material intentional or unintentional non-compliance with the requirements of Section 328 paragraph 1 HGB for the electronic reporting format.

The Supervisory Board is responsible for overseeing the process of preparing the ESEF documents as part of the financial reporting process.

Our objective is to obtain reasonable assurance about whether the ESEF documents are free from material intentional or unintentional non-compliance with the requirements of Section 328 paragraph 1 HGB. We exercise professional judgement and maintain professional scepticism throughout the assurance work. We also

– Identify and assess the risks of material intentional or unintentional non-compliance with the requirements of Section 328 paragraph 1 HGB, design and perform assurance procedures responsive to those risks, and obtain assurance evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our assurance opinion.

– Obtain an understanding of internal control relevant to the assurance on the ESEF documents in order to design assurance procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an assurance opinion on the effectiveness of these controls.

– Evaluate the technical validity of the ESEF documents, i.e. whether the file made available containing the ESEF documents meets the requirements of the Delegated Regulation (EU) 2019/815, as amended as at the reporting date, on the technical specification for this electronic file.

– Evaluate whether the ESEF documents provide an XHTML rendering with content equivalent to the audited consolidated financial statements and the audited combined management report.

– Evaluate whether the tagging of the ESEF documents with Inline XBRL technology (iXBRL) in accordance with the requirements of Articles 4 and 6 of the Delegated Regulation (EU) 2019/815, as amended as at the reporting date, enables an appropriate and complete machine-readable XBRL copy of the XHTML rendering.

Further Information pursuant to Article 10 of the EU Audit Regulation

We were elected as group auditor at the Annual Shareholder's Meeting held on June 21, 2023. We were engaged by the Supervisory Board on June 24, 2023. We have been the group auditor of Daimler Truck Holding AG without interruption since the financial year 2021.

We declare that the opinions expressed in this auditor's report are consistent with the additional report to the audit committee pursuant to Article 11 of the EU Audit Regulation (longform audit report).

Other matter – Use of the Auditor's Report

Our auditor´s report must always be read together with the audited consolidated financial statements and the audited group management report as well as the examined ESEF documents. The consolidated financial statements and group management report converted to the ESEF format – including the versions to be entered in the company register – are merely electronic renderings of the audited consolidated financial statements and the audited group management report and do not take their place. In particular, the ESEF report and our assurance opinion contained therein are to be used solely together with the examined ESEF documents made available in electronic form.

German Public Auditor Responsible for the Engagement

The German Public Auditor responsible for the engagement is Marcus Rohrbach.

Stuttgart, February 29, 2024

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

[Original German version signed by:]

Pritzer	Rohrbach
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer
[German Public Auditor]	[German Public Auditor]

Limited Assurance Report of the Independent Auditor regarding the Non-Financial Statement of the Group

To the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

We have performed a limited assurance engagement on the non-financial statement of the Group of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart (hereinafter the "company" or "Daimler Truck") in the combined management report in the section "Sustainability at Daimler Truck", as well as on the sections "Business model" and "Risk and opportunities report" in the combined management report qualifying as part of this statement (hereinafter the "non-financial statement of the Group") for the period from January 1 to December 31, 2023. The contents of the non-financial statement of the Group in the section "Sustainability at Daimler Truck" are marked with the following symbols: ▼▲.

Responsibilities of Management
Management of the company is responsible for the preparation of the non-financial statement of the Group in accordance with Sections 315c in conjunction with 289c to 289e HGB ["Handelsgesetzbuch": German Commercial Code] and Article 8 of REGULATION (EU) 2020/852 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 18 June 2020 on establishing a framework to facilitate sustainable investment and amending Regulation (EU) 2019/2088 (hereinafter the "EU Taxonomy Regulation") and the Delegated Acts adopted thereunder, as well as for making their own interpretation of the wording and terms contained in the EU Taxonomy Regulation and the delegated acts adopted thereunder as set out in section "EU-Taxonomy" of the non-financial statement of the Group.

This responsibility includes the selection and application of appropriate non-financial reporting methods and making assumptions and estimates about individual non-financial disclosures of the Group that are reasonable in the circumstances. Furthermore, management is responsible for such internal control as they consider necessary to enable the preparation of a non-financial statement of the Group that is free from material misstatement, whether due to fraud (manipulation of the non-financial statement of the Group) or error.

The EU Taxonomy Regulation and the Delegated Acts issued thereunder contain wording and terms that are still subject to considerable interpretation uncertainties and for which clarifications have not yet been published in every case. Therefore, management has disclosed their interpretation of the EU Taxonomy Regulation and the Delegated Acts adopted thereunder in section "EU-Taxonomy" of the non-financial statement of the Group. They are responsible for the defensibility of this interpretation. Due to the immanent risk that indeterminate legal terms may be interpreted differently, the legal conformity of the interpretation is subject to uncertainties.

Independence and Quality Assurance of the Assurance Practitioner's firm
We have complied with the independence and quality assurance requirements set out in the national legal provisions and professional pronouncements, in particular the Professional Code for German Public Auditors and Chartered Accountants (in Germany) and the quality assurance standard of the German Institute of Public Auditors (Institut der Wirtschaftsprüfer, IDW) regarding quality assurance requirements in audit practice (IDW QMS 1 (09.2022)).

Responsibility of the Assurance Practitioner
Our responsibility is to express a conclusion with limited assurance on the non-financial statement of the Group based on our assurance engagement.

We conducted our assurance engagement in accordance with International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): "Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" issued by the IAASB. This standard requires that we plan and perform the assurance engagement to obtain limited assurance about whether any matters have come to our attention that cause us to believe that the company's non-financial statement of the Group, is not prepared, in all material respects, in accordance with Sections 315c in conjunction with 289c to 289e HGB and the EU

Taxonomy Regulation and the Delegated Acts issued thereunder as well as the interpretation by management disclosed in section "EU-Taxonomy" of the non-financial statement of the Group.

In a limited assurance engagement, the procedures performed are less extensive than in a reasonable assurance engagement, and accordingly, a substantially lower level of assurance is obtained. The selection of the assurance procedures is subject to the professional judgment of the assurance practitioner.

In the course of our assurance engagement we have, among other things, performed the following assurance procedures and other activities:

- Inquiries of group-level personnel responsible for the materiality analysis in order to understand the processes for determining material topics and respective reporting boundaries of Daimler Truck Holding AG
- A risk assessment, including media research, to identify relevant information on the Group's sustainability performance during the reporting period
- Reviewing the suitability of internally developed reporting criteria
- Evaluation of the design and the implementation of systems and processes for the collection, processing and monitoring of disclosures, including data consolidation, on environmental, employee and social matters, respect for human rights, combating corruption and bribery as well as on the EU Taxonomy Regulation indicators
- Inquiries of group-level personnel responsible for determining disclosures on concepts, due diligence processes, results and risks, performing internal control functions and consolidating disclosures
- Inspection of selected internal and external documents
- Analytical procedures for the evaluation of data and of the trends of quantitative disclosures as reported at group-level by all sites
- Assessment of selected local data collection and reporting processes and the reliability of the reported data by sampling in Wörth am Rhein (Germany) and Istanbul (Turkey)
- Assessment of the overall presentation of the disclosures
- Evaluation of the process for the identification of taxonomy-eligible and taxonomy-aligned economic activities and the corresponding disclosures in the non-financial statement of the Group

In determining the disclosures in accordance with Article 8 of the EU Taxonomy Regulation, management is required to interpret undefined legal terms. Due to the immanent risk that undefined legal terms may be interpreted differently, the legal conformity of their interpretation and, accordingly, our assurance engagement thereon are subject to uncertainties.

Assurance Opinion
Based on the assurance procedures performed and the evidence obtained, nothing has come to our attention that causes us to believe that the non-financial statement of the Group of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, for the period from January 1 to December 31, 2023 has not been prepared, in all material respects, in accordance with Sections 315c in conjunction with 289c to 289e HGB and the EU Taxonomy Regulation and the Delegated Acts issued thereunder as well as the interpretation by management as disclosed in section "EU-Taxonomy" of the non-financial statement of the Group.

Restriction of Use / General Engagement Terms
This assurance report is solely addressed to the Supervisory Board of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart.

Our assignment for Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, and professional liability is governed by the General Engagement Terms for Wirtschaftsprüfer (German Public Auditors) and Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (German Public Audit Firms) (Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften) in the version dated January 1, 2017 (https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab_english.pdf). By reading and using the information contained in this assurance report, each recipient confirms having taken note of provisions of the General Engagement Terms (including the limitation of our liability for negligence to EUR 4 million as stipulated in No. 9) and accepts the validity of the attached General Engagement Terms with respect to us.

Stuttgart, February 29, 2024

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

[Original German version signed by:]

Rohrbach Herold
Wirtschaftsprüfer
[German Public Auditor]

Further Information

Publications for the 2023 financial year
In addition to this Annual Report, other documents such as Factbook, Capital Market Presentation and Remuneration Report for the 2023 financial year are available at www.daimlertruck.com/en.

Daimler Truck Holding AG
70771 Leinfelden-Echterdingen
Tel. +49 711 8485 0
www.daimlertruck.com/en

Investor Relations
ir@daimlertruck.com
www.daimlertruck.com/en/investors

Press
com@daimlertruck.com
www.daimlertruck.com/en/newsroom

Our Code of Conduct
Only those who act responsibly will be successful in the long term. Our Daimler Truck Code of Conduct, our guideline to doing the right thing, provides us with guidance for our actions: The policy sets out clearly which rules apply to every single one of us and which principles we follow. In short, it helps us to make the right decisions.
www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct

Our brand websites

Trucks
- Freightliner
- Western Star
- Mercedes-Benz Trucks
- FUSO Trucks
- BharatBenz Trucks
- RIZON

Buses
- Thomas Built Buses
- Mercedes-Benz Buses
- FUSO Buses
- BharatBenz Buses
- Setra

Financial Services
- Financial Services

Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
Bharat Benz
Daimler Buses
Thomas Built Buses
Financial Services

Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
Bharat Benz
RIZON
Thomas Built Buses
Daimler Truck Career

Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
FUSO
Bharat Benz
Thomas Built Buses

Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
FUSO
Bharat Benz
Daimler Buses


DAIMLER TRUCK
Informe Anual 2023

Cifras Clave para el Grupo

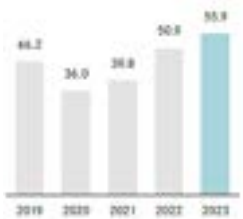
Importes en millones de euros	2023	2022	2023/2022 cambio %
Ventas de unidades	526,053	520,291	+1
vehículos cero emisiones	3,443	914	+277
Ingresos por ventas	55,890	50,945	+10[1]
Ingresos por ventas del Negocio Industrial[2]	53,216	49,186	+8
EBIT	5,183	3,496	+48
EBIT del Negocio Industrial	4,997	3,185	+57
EBIT Ajustado	5,489	3,959	+39
EBIT Ajustado del Negocio Industrial	5,278	3,767	+40
Retorno sobre ventas del Negocio Industrial (en %)	9.4	6.5	–
Retorno sobre venta Ajustado del Negocio Industrial (en %)	9.9	7.7	–
Retorno sobre capital empleado del Negocio Industrial (en %)	44.6	28.9	–
Utilidad (pérdida) neta	3,971	2,763	+44
Utilidades por acción (en €)	4.62	3.24	+43
Flujo de Efectivo libre del Negocio Industrial	2,811	1,746	+61
Flujo de Efectivo libre Ajustado del Negocio Industrial	3,303	1,976	+67
Liquidez neta del Negocio Industrial (31 de diciembre)	8,322	7,530	+11
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	1,026	898	+14
Gasto en investigación y desarrollo	1,965	1,785	+10
capitalizados	208	167	+25
Fuerza laboral activa[3] (31 de diciembre)	104,416	104,729	0



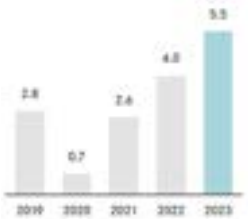
1 Ajustado por los efectos de conversión de divisas, los ingresos por ventas incrementaron 13%.
2 El Negocio Industrial incluye los segmentos vehiculares: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia y Daimler Buses, así como la reconciliación.
3 Esto refleja la fuerza laboral active excluyendo empleos vacacionales como equivalente a tiempo completo.

Grupo (importes en miles de millones de euros)

Ingresos por Ventas



EBIT Ajustado



Gasto en Investigación y Desarrollo
Inversiones en PPyE

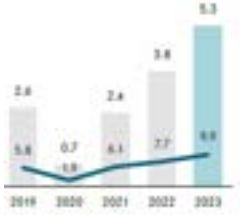


Negocio Industrial (importes en miles de millones de euros)

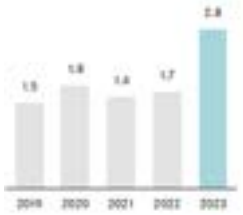
Ingresos por ventas
Ventas de unidades (en miles de unidades)



EBIT Ajustado
Retorno sobre ventas Ajustado (en %)



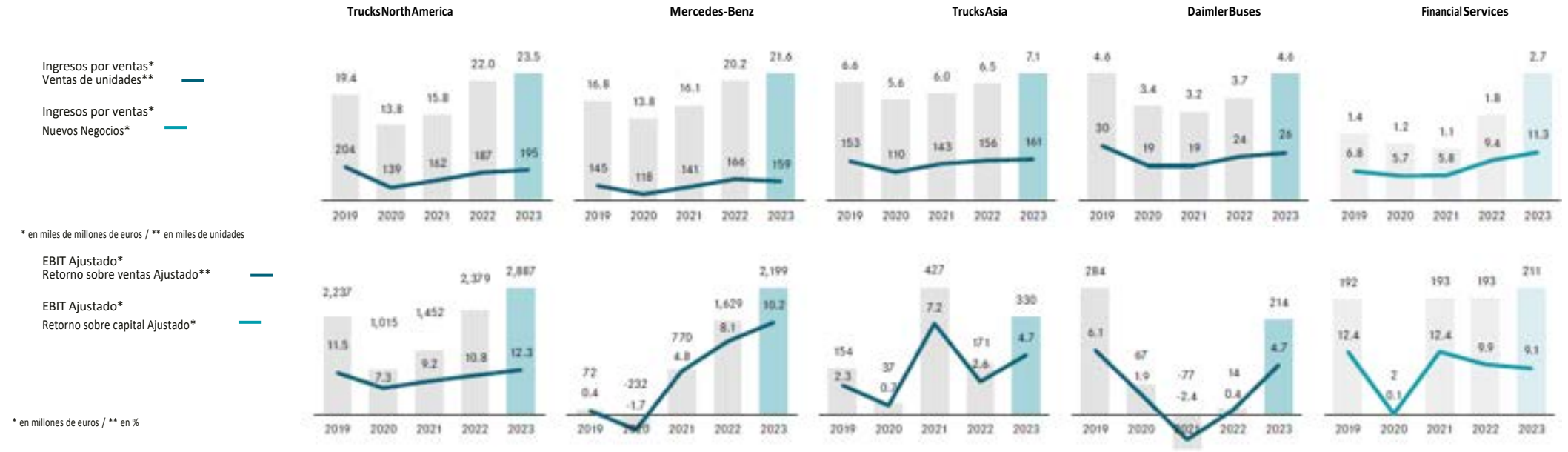
Flujo de efectivo libre



Cifras Clave para los Segmentos

	TrucksNorthAmerica			Mercedes-Benz			TrucksAsia			DaimlerBuses			FinancialServices		
	2023	2022	2023/2022	**2023**	2022	2023/2022	**2023**	2022	2023/2022	**2023**	2022	2023/2022	**2023**	2022	2023/2022
En millones de euros			cambio %			cambio %			cambio %			cambio %			cambio %
Ventas de unidades	**195,014**	186,779	+4	**158,511**	166,369	-5	**161,171**	155,967	+3	**26,168**	24,041	+9	–	–	–
Ingresos por ventas	**23,492**	22,039	+7	**21,638**	20,213	+7	**7,060**	6,499	+9	**4,566**	3,689	+24	**2,674**	1,759	+52
EBIT	**2,887**	2,376	+22	**2,038**	1,188	+72	**330**	161	+105	**214**	-52	-	**186**	310	-40
EBIT Ajustado	**2,887**	2,379	+21	**2,199**	1,629	+35	**330**	171	+93	**214**	14	+1388	**211**	193	+10
Retorno sobre ventas (en %)[1]	**12.3**	10.8	-	**9.4**	5.9	-	**4.7**	2.5	-	**4.7**	-1.4	-	**8.0**	15.9	–
Retorno sobre ventas Ajustado (en %)[2]	**12.3**	10.8	-	**10.2**	8.1	-	**4.7**	2.6	-	**4.7**	0.4	-	**9.1**	9.9	–
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	**235**	216	+9	**533**	431	+24	**128**	153	-16	**115**	85	+36	–	–	–
Gasto en investigación y desarrollo	**663**	599	+11	**801**	736	+9	**179**	194	-8	**172**	148	+16	–	–	–
capitalizado	**24**	–	-	**98**	120	-18	**19**	33	-43	**6**	14	-54	–	–	–
Nuevos negocios	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	**11,267**	9,428	+20
Volumen de contratos (31 de diciembre)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	**28,277**	24,200	+17
Fuerza laboral activa (31 de diciembre)[3]	**28,833**	28,227	+2	**38,470**	40,884	-6	**16,823**	16,214	+4	**15,480**	15,184	+2	**1,818**	1,770	+3

1 Retorno sobre el capital para Financial Services. 2 Retorno sobre el capital Ajustado para Financial Services. 3 Esto refleja la fuerza laboral active excluyendo empleos vacacionales como equivalente a tiempo completo.

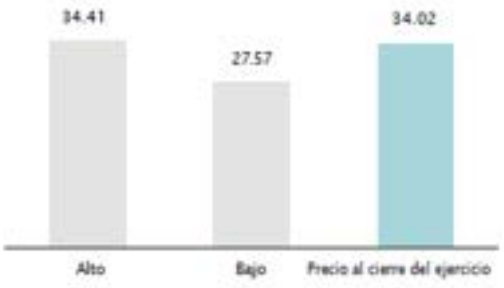


Daimler Truck y el mercado de capitales

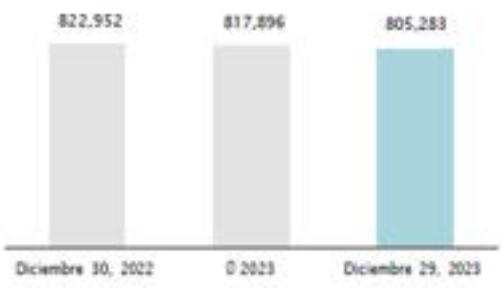
Desarrollo del precio de la acción (indexado)2023



Comportamiento acción de Daimler Truck 2023 (en euros)



Número de acciones en circulación (en miles)



Más información en www.daimlertruck.com/en/investors/share

Acciones por titularidad (en % de conformidad con los anuncios de derechos de voto, al 29 de diciembre de 2023)



30.01% Mercedes-Benz Group AG*
4.99% Mercedes-Benz Pension Trust e.V.
4.98% Autoridad de Inversiones de Kuwait
45.02% Inversionistas Institucionales
15.00% Inversionistas minoristas

* Excluyendo derechos de voto de acciones de las que Mercedes-Benz Pension Trust e.V. es titular indirecto que son atribuidas a Mercedes-Benz Group AG de conformidad con la Ley del Mercado de Valores de Alemania (Wertpapierhandelsgesetz or WpHG).

Más información en www.daimlertruck.com/en/investors/share/shareholder-structure

Quiénes somos

1,047

Kilómetros conducidos por el camion GenH2 con un tanque de hidrógeno líquido

42

Sitios de producción en **5** continentes



Padres Fundadores: Gottlieb Daimler y Carl Benz

127 años de historia

Empleados de **129** países

DAIMLER TRUCK

+277%

Ventas de uidades de vehículos cero emisiones (2023 en comparación con año anterior)

104,416

empleados a nivel mundial[1]

10

vehículos cero emisiones en producción en línea

1 Esto refleja la fuerza laboral activa excluyendo empleo vacacional como equivalente a tiempo completo.

Más información en daimlertruck.com/en



Lo que nos impulsa

Nuestros clientes proporcionan un transporte fiable y seguro en todo el mundo. Nos enorgullece decir que trabajamos para todos los que mantienen el mundo en movimiento. Esto también nos convierte en una parte importante de la sociedad y va de la mano de una gran responsabilidad: hacia nuestros empleados, nuestros clientes y todas las personas que se ven afectadas por nuestras actividades empresariales.

Nuestra mayor responsabilidad se deriva de la creciente demanda de transporte sustentable. Perseguimos el objetivo de avanzar en la transformación de la industria automovilística desarrollando soluciones de transporte sustentables. Junto con nuestros socios, estamos dando forma a la transformación tecnológica y de servicios de nuestra industria, y aspiramos a liderar el transporte sustentable, en línea con los principios de nuestros fundadores y de acuerdo con nuestra visión.

Seguimos cumpliendo – por todos los que mantienen al mundo en movivmiento

















Para todos los que mantienen al mundo en movimiento: nuestras marcas y servicios globales.



Batería Hidrógeno Híbrido

Presentación de los prototipos y rangos de modelo más importantes en la actualidad de Daimler Truck.
Los modelos pueden variar de acuerdo con los mercados.

Acerca de este informe

Conceptos básicos de la presentación de informes
El presente Informe Anual combina los informes financieros y de sustentabilidad del Grupo Daimler Truck debido a su importancia integral.

El informe combinado de la administración resume los informes de la administración de Daimler Truck Holding AG para los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados. La información relacionada con los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG de conformidad con la ley mercantil, se incluye en un capítulo por separado **Daimler Truck Holding** del informe combinado de la administración.

Estructura y segmentos del Grupo DaimlerTruck
Desde una perspectiva comercial, se hace una distinción en puntos selectos entre el Negocio Industrial y Financial Services. El Negocio Industrial incluye a los segmentos vehiculares Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses y la reconciliación. Financial Services corresponde al segmento Financial Services. Las eliminaciones de transacciones intra-Grupo entre el Negocio Industrial y Financial Services se asignan, por lo general, al Negocio Industrial y son informadas en la reconciliación.

Sistema de medición del desempeño
En el capítulo **Sistema de medición** del desempeño del informe combinado de la administración, se incluye información detallada sobre el sistema de medición del desempeño de Daimler Truck, incluyendo una explicación de las medidas del desempeño financiero y no financiero, indicadores de rendimiento y los rangos cuantitativos subyacentes para la descripción cualitativa y comparativa de cambios.

Auditoría Independiente
Estos Estados Financieros Consolidados, que consisten en el Estado Consolidado de Resultados, el Estado Consolidado de Resultados Integrales, el Estado Consolidado de Situación Financiera, el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo, el Estado Consolidado de Cambios en el Capital y las Notas a los Estados Financieros Consolidados al igual que el informe combinado de la administración, se sometieron a una auditoría independiente por parte de KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

El contenido de la sección **Sustentabilidad en Daimler Truck**, no se sometió a una auditoria en el contexto de la auditoria estatutaria de nuestro informe combinado de la administración. Sin embargo, nuestro auditor, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, ha desempeñado un compromiso independiente de aseguramiento a la Declaración No Financiera del Grupo, contenida en esa sección, para obtener aseguramiento limitado.

El contenido con este identificador es parte de la Declaración No Financiera del Grupo y está sujeto a una auditoría por separado con aseguramiento limitado.

Informe de remuneraciones
El informe anual de remuneraciones sobre la remuneración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, el cual es obligatorio para compañías que cotizan en bolsa, de conformidad con la Sección 162 de la AktG, se publica por separado en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Informe Digital
Por motivos de sustentabilidad, los informes anuales e intermedios no se imprimen. Estos están a su disposición en www.daimlertruck.com/en/investors/reports/financial-reports y están disponibles para descarga como PDF. El informe en este formato PDF está optimizado para uso en PC y tabletas y contiene elementos interactivos, Índice, encabezados de página y referencias internas y externas al informe vinculadas al contenido correspondiente.

Notas Editoriales
Debido al redondeo, es posible que las cifras individuales no coincidan con precisión con los totales mostrados y que los porcentajes presentados no reflejen con precisión los valores absolutos con los que se relacionan. Este informe está disponible en alemán e inglés. La versión alemana es vinculante. Para una mejor legibilidad, los nombres, marcas y marcas registradas no están identificados en este informe.

La diversidad, igualdad de oportunidades e inclusión son importantes para nosotros
Por esta razón, utilizamos un lenguaje neutral en cuanto al género en todo este informe. En aras de la legibilidad, utilizamos la forma genérica masculina para términos con significado legal. En estos casos, los términos elegidos incluyen todas las identidades de género sin limitación.



A

DaimlerTruck a Simple Vista

10

B

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo

27

C

Gobierno Corporativo

151

D

Estados Financieros Consolidados

172

E

Información Adicional

258

A

Daimler Truck a Simple Vista

Carta del CEO	11
El Consejo de Administración	14
Informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2023	15
El Comité de Vigilancia	22
Objetivos y Estrategia	24





Dear shareholders and friends of Daimler Truck

Cuando miramos hacia atrás, 2023, fue un año marcado por importantes desafíos. Y con esto no me refiero a Daimler Truck y la industria de vehículos comerciales, sino más bien a la guerra en curso en Ucrania, el terror contra Israel y el creciente populismo, que plantea una peligrosa amenaza y realmente pone a prueba nuestra democracia.

Estos son sólo ejemplos de los graves acontecimientos que nos preocupan en Alemania, en Europa y en el mundo, y que exigen nuestra atención y voluntad de actuar.

Dada esta multitud de desafíos, existe el peligro de perder de vista la prioridad global de nuestros tiempos: mitigar el cambio climático. Por eso quiero hacer un llamamiento muy claro en este punto: no tenemos absolutamente ningún tiempo que perder y debemos actuar consecuentemente, en la sociedad, en la política y, ciertamente, en los negocios.

En Daimler Truck, eso es precisamente lo que estamos haciendo. Hemos alineado nuestra estrategia para liderar el transporte sustentable y libre de emisiones del futuro. Y estamos ejecutando diligentemente esta estrategia, paso a paso, o, mejor dicho: camión a camión y autobús a autobús.

La base para esto reside en una sólida rentabilidad. Sólo con la correspondiente solidez financiera podremos dar forma a la descarbonización del transporte por camión y autobús como líderes.

No percibimos la transformación simplemente como un desafío. Sobre todo, lo vemos como una oportunidad

Daimler Truck está haciendo grandes progresos en este sentido: en 2023 alcanzamos una utilidad operativa por € 5.5 miles de millones y un retorno sobre ventas ajustado en el Negocio Industrial del 9.9 por ciento. ¡Este es un resultado récord, por el cual agradezco de todo corazón a nuestro equipo de Daimler Truck a nivel mundial! A esto han contribuido todos y cada uno de nuestros más de 100,000 empleados.

Esto nos acerca mucho a nuestra ambición para 2025 de lograr un retorno sobre ventas ajustado de más del diez por ciento en el Negocio Industrial en un entorno de mercado favorable. Y nuestro objetivo es ir más allá. Habiendo establecido una base sólida para la rentabilidad, estamos cambiando de rumbo hacia el crecimiento. Hacia un crecimiento *rentable*: entre 2025 y 2030, pretendemos aumentar nuestros ingresos por ventas entre un 40 y un 60 por ciento y, para 2030, en un entorno de mercado favorable, el retorno sobre ventas ajustado en nuestro Negocio Industrial debería superar el doce por ciento. Esto tiene un impacto considerable porque cuando aumentan tanto los ingresos como el retorno sobre ventas, la utilidad operativa aumenta significativamente.

Nuestras ambiciones muestran que vemos la transformación histórica de nuestra industria como algo más que un simple desafío. Sobre todo, la vemos como una oportunidad. Es una oportunidad para nuestro medio ambiente, para nuestros clientes, para nuestra empresa y para nuestros inversionistas, y estamos decididos a aprovechar esta oportunidad.

Quiero arrojar luz sobre la transformación de Daimler Truck a través de cinco cifras.

10 modelos de producción libres de emisiones
En 2017, introdujimos al mercado nuestro primer camión eléctrico a batería. Hoy en día ofrecemos diez camiones y autobuses libres de emisiones a nuestros clientes como modelos de producción, en una variedad cada vez mayor y en todas las regiones: en América del Norte y del Sur, así como en Europa y la región de Asia-Pacífico.

Hasta ahora, nuestros vehículos libres de emisiones están diseñados para el transporte urbano y regional. Dado que la tecnología de baterías y las infraestructuras de carga aún están evolucionando, este es el primer paso sensato. El próximo gran salto está previsto para este año con el lanzamiento al mercado de nuestro Mercedes-Benz eActros 600 diseñado para el transporte de larga distancia con un rango de 500 kilómetros.

1,047 kilómetros
Nuestro camión de celda de combustible, el Mercedes-Benz GenH2 Truck, recorrió más de 1,000 kilómetros en el otoño de 2023, completamente cargado con 40 toneladas, en condiciones reales y llenando el tanque solo una vez. Para ser más precisos: con sólo 80 kilogramos de hidrógeno líquido. Esto demuestra la capacidad de rendimiento de esta tecnología de propulsión, especialmente en el transporte flexible y exigente de larga distancia.

Por lo tanto, estamos intercediendo a todos los niveles para garantizar que el desarrollo de una infraestructura de abastecimiento de combustible basada en hidrógeno se produzca en paralelo con la infraestructura de carga para camiones y autobuses eléctricos de batería. Estamos avanzando activamente en esto con proyectos innovadores, como nuestro negocio conjunto Greenlane en EE. UU. O con el Memorando de Entendimiento que firmamos con Masdar, el pionero de las energías limpias de los Emiratos Árabes Unidos, en enero de 2024 para evaluar las exportaciones de hidrógeno verde líquido desde Abu Dabi a Europa.



20 por ciento

Alemania introdujo un nuevo peaje para camiones a partir del 1 de diciembre de 2023, lo que modificó significativamente el marco de nuestra industria. El peaje ahora se basa en el CO_2, lo que da como resultado peajes significativamente más altos para los camiones de diésel en comparación con los camiones libres de emisiones.

Este es un paso crucial hacia el transporte sostenible. Porque nuestros clientes sólo pueden comprar camiones libres de emisiones si estos vehículos son competitivos con los camiones diésel. A pesar de todos los esfuerzos de los fabricantes, los camiones libres de emisiones siguen siendo notablemente más caros que los convencionales, al menos en términos de costo de adquisición. Por lo tanto, es crucial que los formuladores de políticas fijen un precio efectivo al CO_2, encareciendo el uso de camiones de diésel y garantizando la competitividad de los camiones libres de emisiones. Esto es precisamente lo que consigue el peaje basado en el CO_2, que consideramos un modelo para toda Europa.

Para que este impulso hacia un transporte libre de emisiones realmente funcione y tenga sentido, una cosa es crucial: una parte importante de los ingresos adicionales por peajes debe invertirse en establecer infraestructuras de carga y abastecimiento de combustible para vehículos libres de emisiones. Es imperativa la rápida implementación de estaciones de carga rápida y una red de hidrógeno. Por lo tanto, intercedemos para que el 20 por ciento de los ingresos adicionales se invierta para este fin.

Sí, el nuevo peaje significa que los costos de transporte aumentarán, y somos conscientes de que aumentar los costos nunca es fácil. Pero esto es inevitable y todos debemos adaptarnos. La sustentabilidad tiene un precio, y para nosotros un mundo limpio y mejor debe valer ese precio.

160 países

Ésa es la cantidad de países a los que llegamos en todo el mundo con nuestras marcas. Esto demuestra la sólida posición que ocupamos en Daimler Truck, no sólo en Alemania y Europa, sino a nivel mundial. Nuestros clientes confían en nuestros productos y servicios y confían en nuestra experiencia, especialmente en medio de esta transformación. Somos la voz de nuestra industria.

€ 37.46

Este era el precio de cierre de nuestras acciones en la fecha límite editorial de este texto el 28 de febrero de 2024. Esto significa que desde nuestra salida a bolsa el 10 de diciembre de 2021 a un precio de € 28.00 por acción, hemos aumentado significativamente el valor de nuestra Compañía.

Estamos decididos a aumentar aún más el valor de nuestra Compañía. En esta carta he esbozado cómo pretendemos lograrlo y qué potencial vemos aquí. Encontrará mucha más información al respecto en los siguientes capítulos de nuestro Informe Anual. Lo importante que es para nosotros que ustedes, como accionistas, participen en el desarrollo positivo de Daimler Truck lo demuestra no solo nuestra política de dividendos, sino también, por ejemplo, nuestro programa de recompra de acciones, que lanzamos en 2023.

E incluso si factores externos fuera de nuestra esfera de influencia pudieran afectar temporalmente el precio de las acciones -pienso, por ejemplo, en el entorno geopolítico-, estoy plenamente convencido de que los mejores años de Daimler Truck están por llegar.

Leinfelden-Echterdingen, febrero de 2024 Atentamente,



Martin Daum
Presidente del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG



El Consejo de Administración

Martin Daum
Presidente del Consejo de Administración,
Finanzas y Contraloría hasta el 31 de marzo de 2024
Nombrado hasta 2025

Karl Deppen
Miembro del Consejo de Administración,
Región Asia y marcas FUSO y BharatBenz
Nombrado hasta 2024

Dr. Andreas Gorbach
Miembro del Consejo de Administración,
Truck Technology
Nombrado hasta 2029

Jürgen Hartwig
Miembro del Consejo de Administración,
Recursos Humanos
Nombrado hasta 2026

John O'Leary
Miembro del Consejo de Administración,
Región América del Norte y marcas Freightliner, Western Star y Thomas Built Buses
Nombrado hasta 2026[1]

Karin Rådström
Miembro del Consejo de Administración,
Región Europa y América Latina y marca Mercedes-Benz Truck
Nombrado hasta 2029

Stephan Unger
Miembro del Consejo de Administración,
Financial Services
Nombrado hasta 2024

Nombramiento posterior al cierre del ejercicio fiscal

Eva Scherer
Miembro del Consejo de Administración,
Finanzas y Contraloría
Nombrado hasta 2027[2]

1 Al 1º de abril de 2024, nombrado hasta por dos años adicionales.
2 Aceptación provisional del área de responsabilidad de Finanzas y Control por parte de Martin Daum tras el fallecimiento de Jochen Goetz el 5 de agosto de 2023.
En enero de 2024, el Comité de Vigilancia nombró a Eva Scherer como Miembro del Consejo de Administración responsable de Finanzas y Contraloría, a partir del 1 de abril de 2024.

Informe del Comité de Vigilancia en el Ejercicio Fiscal 2023

Estimados Accionistas:

El ejercicio 2023 ya fue el segundo ejercicio fiscal completo para nuestra Compañía, después de la creación del grupo Daimler Truck en 2021. Naturalmente, en el marco de la transformación del sector de vehículos comerciales fue de importancia central seguir mejorando el desarrollo económico y la dirección de la empresa en el marco de la transformación de la industria de vehículos comerciales durante el anterior ejercicio fiscal. Como uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales del mundo, Daimler Truck también asumió aquí una posición importante y logró alcanzar algunos hitos importantes en este sentido en 2023. Esto incluye, en particular, lanzamientos de productos en el ámbito del transporte libre de emisiones. En su negocio operativo, Daimler Truck pudo mejorar significativamente tanto el crecimiento como las utilidades y superar los objetivos fijados para el ejercicio 2023. Además, en lo que respecta a la dirección estratégica de la empresa, la fusión prevista de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation con Hino Motors es un avance adicional.

Sin embargo, el ejercicio fiscal 2023 lleno de éxitos también se vio empañado por la trágica muerte de nuestro director financiero, Jochen Goetz. La pérdida humana y profesional fue recibida con mucha solidaridad. Su contribución al éxito de la empresa fue también el logro de su vida. El Comité de Vigilancia desea agradecerle en nombre de los accionistas, de los empleados y de todos aquellos a quienes brindó asesoría y apoyo.

Los logros del ejercicio fiscal 2023 han demostrado que muchas cosas van bien y que grandes cosas son posibles. El comportamiento de los mercados y las utilidades que en ellos se pueden obtener demuestran el gran potencial que aún puede aprovechar la Compañía.

El gran compromiso de todos los empleados, directivos y el Consejo de Administración fue garantía de éxito, lo ha hecho posible y nos da buenas razones para seguir mirando con confianza hacia el futuro.

A continuación, informamos sobre el trabajo del Comité de Vigilancia y sus comités en el ejercicio fiscal 2023.

Responsabilidades y métodos de trabajo del Comité de Vigilancia
El Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG cumplió plenamente sus funciones en el ejercicio fiscal 2023. Sus responsabilidades están definidas en particular por la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o AktG), los Estatutos Sociales de Daimler Truck Holding AG, así como el Reglamento interno del Comité de Vigilancia y sus comités. Además, el Código Alemán de Gobierno Corporativo (DCGK) en su versión actual representa un importante conjunto de normas que el Comité de Vigilancia naturalmente concede gran importancia a respetar en la medida de lo posible.

Como parte de sus responsabilidades, el Comité de Vigilancia asesoró y monitoreó continuamente al Consejo de Administración sobre la gestión de la Compañía y brindó apoyo activo en temas importantes relacionados con la dirección estratégica y el desarrollo futuro de la Compañía y el Grupo Daimler Truck. Esto se aplica especialmente al diálogo activo sobre la evaluación del rendimiento financiero en comparación con los objetivos propios y con la competencia y sobre temas críticos para el éxito de la transformación de la industria de vehículos comerciales, como la conducción Autónoma.



Joe Kaeser, Presidente del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG

En el ejercicio fiscal de 2023, el Comité de Vigilancia también examinó numerosas transacciones comerciales de conformidad con los derechos de aprobación existentes y otorgó su aprobación a cada una de ellas después de una consulta exhaustiva. Estas transacciones comerciales surgieron en muchos casos de la dirección estratégica de Daimler Truck como parte de la progresiva transformación de la industria de vehículos comerciales e incluyeron proyectos de productos, cuestiones de sustentabilidad, así como proyectos y planes financieros y de inversión.

En el marco de sus responsabilidades legales y después de una minuciosa preparación por parte del Comité de Auditoría, el Comité de Vigilancia también examinó si los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados, el informe combinado de la administración, incluida la estado no financiero integrado, del Grupo Daimler Truck y los otros informes financieros y de sustentabilidad se prepararon de acuerdo con los requisitos aplicables y también los cumplieron en todos los aspectos.

Durante el ejercicio fiscal de 2023, el Comité de Vigilancia también recibió informes e información periódica del Consejo de Administración sobre desarrollos económicos significativos del Grupo Daimler Truck y sus segmentos y los discutió con el Consejo de Administración y los representantes de la administración. Los informes incluían información sobre la política comercial prevista y otras cuestiones fundamentales de la planificación corporativa, incluida la planificación financiera, de inversiones y de personal, la liquidez y rentabilidad de la Compañía y el Grupo, la situación de la Compañía y el Grupo, incluidos sus segmentos, así como información sobre el curso del negocio. Los informes del Consejo de Administración también contenían novedades en los mercados de adquisiciones y ventas. Además, y durante las discusiones estratégicas con el Consejo de Administración, se discutieron cuestiones de transformación y sustentabilidad dentro de la industria de vehículos comerciales, así como sus potenciales impactos tecnológicos, financieros y económicos en la Compañía.

Los miembros del Comité de Vigilancia prepararon para las asambleas sobre la base de documentos que la Compañía puso a su disposición ante las asambleas. La preparación de las asambleas también incluyó discusiones preliminares separadas por parte de los representantes de los accionistas y de los empleados, a algunas de las cuales asistieron miembros del Consejo de Administración. Los comités del Comité de Vigilancia prepararon intensamente a las asambleas del Comité de Vigilancia de acuerdo con sus respectivas responsabilidades.

En particular, Joe Kaeser como Presidente del Comité de Vigilancia así como Michael Brosnan como Presidente del Comité de Auditoría asistieron regularmente a asambleas bilaterales con miembros del Consejo de Administración y la dirección de la Compañía para intercambiar opiniones. Esto incluyó asambleas periódicas con el Director de Asuntos Legales y Cumplimiento y el Titular de Auditoría Corporativa. Los demás miembros del Comité de Vigilancia hicieron uso de esto según el tema.

Temas en el Ejercicio Fiscal 2023

En el ejercicio fiscal 2023, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG celebró nueve asambleas y aprobó dos resoluciones vía procedimiento escrito. Puede encontrar información más detallada sobre los arreglos de la asamblea y la asistencia de los miembros en la descripción general al final de este informe. **A. 01**A. **02**A. **03**

Las asambleas del Comité de Vigilancia se caracterizaron por un intercambio abierto y constructivo. Además de la intensa discusión de las transacciones comerciales y medidas relevantes, el Comité de Vigilancia también se centró en intercambiar puntos de vista sobre los temas más importantes de su trabajo en ausencia del Consejo de Administración en las Sesiones Ejecutivas regulares. Los temas discutidos allí incluyeron la planificación de la sucesión, así como la evaluación de importantes temas estratégicos y organizativos.

En su asamblea del 9 de marzo de 2023, el Comité de Vigilancia trató la remuneración del Consejo de Administración, los estados financieros anuales y consolidados y el informe de gestión combinado con el estado no financiero integrado del Grupo, así como con el resto de los informes financieros y de sustentabilidad. Además de la remuneración del Consejo de Administración, que se explicará por separado, se abordaron también importantes cuestiones estratégicas, sobre todo en el ámbito de la conducción sin emisiones, especialmente la estrategia de baterías, y la preparación de la Asamblea General Anual el 21 de junio de 2023. El Comité de Vigilancia también se centró en la discusión de cuestiones importantes de sustentabilidad y abordó en profundidad los derechos humanos importantes para Daimler Truck. En esta asamblea, el Comité de Vigilancia también resolvió, por recomendación del Comité de Presidencia y Remuneraciones, volver a nombrar a Karin Rådström como miembro del Consejo de Administración responsable de las regiones de Europa y América Latina y de la marca Mercedes-Benz Trucks por cinco años más después del final del período de nombramiento actual, es decir, hasta 2029.

En la asamblea del 8 de mayo de 2023, la dirección estratégica de la Compañía y la dirección financiera de Daimler Truck fueron las áreas de enfoque más importantes. Esto sirvió en particular para preparar el Día del Mercado de Capitales, que se celebró el 11 de julio de 2023 en Boston, EE. UU. El Comité de Vigilancia también trató a título informativo el informe intermedio del primer trimestre de 2023, recibió la correspondiente actualización financiera y discutió un proyecto de desarrollo de producto en el campo de los vehículos cero emisiones y, en particular, el desarrollo de camiones autónomos.

En una asamblea extraordinaria del Comité de Vigilancia el 26 de mayo de 2023, el Comité de Vigilancia discutió en detalle la fusión planificada de la subsidiaria del Grupo Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation con Hino Motors, una subsidiaria de Toyota Motor Corporation. En este sentido, el Comité de Vigilancia fue informado exhaustivamente por el Consejo de Administración sobre la planificación y las implicaciones legales y estratégicas y otorgó su aprobación después de una discusión en profundidad sobre la realización del proyecto.

El Comité de Vigilancia utilizó su asamblea después de la Asamblea General Anual del 21 de junio de 2023 para un informe exhaustivo de la Asamblea General Anual, especialmente para una evaluación de la retroalimentación de los accionistas. Además, luego de la preparación del Comité de Presidencia y Remuneraciones, el Comité de Vigilancia trató los contratos de servicios del Directorio y aprobó el nombramiento del Dr. Florian Hofer para el cargo de Director de Asuntos Legales y Cumplimiento.

En una nueva asamblea extraordinaria el 10 de julio de 2023, el Comité de Vigilancia discutió un programa de recompra de acciones con el Consejo de Administración, para cuya implementación la Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG ya había autorizado al Consejo de Administración en 2021. Luego de un examen exhaustivo de la planificación respectiva por parte del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia aprobó la implementación del programa de recompra de acciones.

Además de la revisión informativa del informe intermedio del primer semestre de 2023, la asamblea del 1 de agosto de 2023 se centró en las transacciones comerciales del área operativa y medidas estratégicas. Además, el Comité de Vigilancia trató en profundidad los efectos del cambio climático en la industria de vehículos comerciales y también obtuvo información de expertos externos. El Comité de Vigilancia también discutió intensamente los riesgos y oportunidades en la aplicación y las cuestiones relacionadas con el mayor desarrollo de la conducción autónoma y la estrategia tecnológica en el área del transporte libre de emisiones en Daimler Truck.

La asamblea del Comité de Vigilancia del 5 de octubre de 2023, realizada en el marco de las Jornadas Estratégicas del Comité de Vigilancia, estuvo dedicada, además de tratar temas de estrategia, que serán descritos por separado en este informe, a la reelección y prórroga del mandato de John O'Leary como miembro del Consejo de Administración, responsable de la región de América del Norte y de las marcas Freightliner, Western Star y Thomas Built Buses por hasta dos años más hasta 2026, según lo recomendado por la Comité de Presidencia y Remuneraciones.

En su asamblea del 6 de noviembre de 2023, el Comité de Vigilancia trató los resultados de la autoevaluación del Comité de Vigilancia realizada por primera vez en el ejercicio fiscal 2023. Este informe también incluye explicaciones separadas al respecto. El Comité de Vigilancia también discutió el informe provisional del tercer trimestre de 2023 y revisó la información proporcionada por el Consejo de Administración sobre los proyectos en curso y las participaciones existentes.

Por último, la asamblea del Comité de Vigilancia del 8 de diciembre de 2023 abordó en particular cuestiones relacionadas con la remuneración del Consejo de Administración, la planificación y el gobierno corporativos, cada uno de los cuales se informa por separado, así como varios proyectos importantes de productos y tecnología, especialmente en el ámbito del transporte sin emisiones y la conducción autónoma. El Comité de Vigilancia también trató en profundidad el segmento de Servicios Financieros y su dirección a mediano plazo y resolvió, por recomendación del Comité de Presidencia y Remuneraciones, volver a nombrar al Dr. Andreas Gorbach, miembro del Consejo de Administración responsable de Truck Technology, por cinco años adicionales desde el final del nombramiento actual, es decir, hasta 2029.

Gobierno Corporativo, Declaración de Cumplimiento (con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania), y perfil de requerimientos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia.
El Comité de Vigilancia abordó continuamente cuestiones de gobierno corporativo en el ejercicio fiscal 2023 y contó en este sentido con el apoyo especialmente del Comité de Presidencia y Remuneraciones. El Comité de Vigilancia también intercambió puntos de vista con el Director de Asuntos Legales y Cumplimiento de la Compañía sobre estos temas en particular.

En su asamblea del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia discutió temas de gobierno corporativo y, en particular, abordó el proyecto de declaración de cumplimiento para 2023.

En este contexto, el Comité de Vigilancia también discutió la implementación de importantes recomendaciones de la DCGK y, en particular, la independencia de los representantes de los accionistas en el sentido de la DCGK.

El 8 de diciembre de 2023 también se adoptó la Declaración de Cumplimiento de la DCGK de 2023 de conformidad con el artículo 161 de la AktG. Con las excepciones allí justificadas, se cumplen todas las recomendaciones del Código. En aras del buen gobierno corporativo, los miembros del Comité de Vigilancia de la Compañía están obligados a revelar los conflictos de intereses al Comité de Vigilancia en su conjunto. Dichos conflictos de intereses pueden surgir, en particular, de una función consultiva o de órgano de gobierno con clientes, proveedores o acreedores de la Compañía u otros terceros. No hubo tales conflictos de intereses durante el período que abarca el informe.

En el contexto de un año de experiencia de trabajo con las Reglas de Procedimiento modificado a la luz de la DCGK modificada de 2022, el Comité de Vigilancia decidió hacer solo ajustes específicos a las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia y sus comités. En su asamblea del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia adoptó estos ajustes. En particular, toman en cuenta el mayor enfoque del papel de supervisión y asesoramiento del Comité de Vigilancia con respecto a cuestiones de sustentabilidad en el gobierno corporativo. La continuación de la responsabilidad por este tema extremadamente importante fue particularmente importante para el Comité de Vigilancia. Después de una amplia consulta y una preparación profunda por parte del Comité de Presidencia y Remuneraciones, el Comité de Vigilancia ha decidido mantener y manejar la responsabilidad principal de monitorear y asesorar sobre temas de sustentabilidad y no delegar esto a un comité separado. Esto se debe a la importancia central de la sustentabilidad para Daimler Truck, así como a la gran complejidad de este tema, que requiere el uso de toda la experiencia en sustentabilidad ampliamente distribuida dentro del Comité de Vigilancia. Los conocimientos especializados antes mencionados deben mantenerse actualizados mediante formación periódica.

En la asamblea del Comité de Vigilancia del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia también discutió los perfiles de requerimientos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia.

La integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG se basa, en particular, en conceptos de diversidad relacionados con aspectos como la formación académica y profesional, el género y la edad. El Comité de Vigilancia ha fusionado estos conceptos de diversidad con los requisitos de la Ley para la Igualdad de Participación de Mujeres y Hombres en Puestos Directivos y otros requisitos de competencias requeridas para los miembros del consejo en un perfil general de requisitos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia. Además, el Comité de Vigilancia resolvió incluir requisitos adicionales con respecto al conocimiento y la experiencia de los miembros del Comité de Vigilancia en el perfil general de requisitos luego de las experiencias positivas con los requisitos de experiencia en sustentabilidad introducidos en 2022.

Sobre la base del perfil de requerimientos para el Comité de Vigilancia, el Comité de Vigilancia también preparó una Matriz de Cualificación que refleja el estado de implementación del perfil de requerimientos y discutió su estructura, así como su publicación prevista en la **Declaración sobre Gobierno Corporativo**.

En su asamblea del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia determinó el cumplimiento del perfil de requerimientos aprobado en noviembre de 2022 con base a su composición hasta el 15 de octubre de 2023 y respecto a su composición actual –tras la renuncia de Raymond Curry y el nombramiento judicial de Shintaro Suzuki con efectos a partir del 16 de octubre de 2023 – así como el cumplimiento del perfil general de requisitos adaptado el mismo día respecto de su composición actual y aprobó la publicación de la Matriz de Cualificación dentro de la **Declaración de Gobierno Corporativo**. En el transcurso de la misma asamblea, el Comité de Vigilancia determinó el cumplimiento del perfil de requerimientos adaptado en noviembre de 2022 y aplicable en todo el período sobre el que se informa respecto de la composición actual del Consejo de Administración.

Según el artículo 96, apartado 2, AktG, el Comité de Vigilancia de las empresas cotizadas sujetas a Codeterminación conjunta debe estar compuesto por al menos un 30% de mujeres y un 30% de hombres. Esta cuota deberá ser cubierta por el Comité de Vigilancia en su conjunto. Si los representantes de los accionistas o de los trabajadores objetan el cumplimiento global ante el Presidente del Comité de Vigilancia antes de la elección, la cuota mínima para esta elección deberá ser cumplimentada por separado por cada uno de los representantes de los accionistas y de los trabajadores.

Debido a que no se objetó el cumplimiento global, la cuota de género debe ser cumplida por el Comité de Vigilancia en su conjunto.

El 31 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG estaba formado por seis mujeres (de estas, tres eran del lado de los accionistas y tres del lado de los empleados) y catorce hombres (de estos, siete eran del lado de los accionistas). lado y siete del lado de los empleados). Sin embargo, sin perjuicio del cumplimiento global, la parte de accionistas y empleados también cumplieron con el requisito mínimo por sus respectivas partes durante todo el ejercicio fiscal 2023.

Remuneración del Consejo de Administración

El sistema de remuneración de los miembros del Consejo de Administración aplicable en el ejercicio fiscal 2023 (Sistema de Remuneración 2023+) fue determinado por el Comité de Vigilancia en su asamblea del 15 de diciembre de 2022 y especificado con mayor detalle en febrero de 2023. Sobre esta base, El Comité de Vigilancia fijó las metas para el ejercicio fiscal 2023 en su asamblea del 9 de marzo de 2023, previa recomendación del Comité de Presidencia y Remuneraciones. El Comité de Vigilancia también determinó el cumplimiento de objetivos para el ejercicio fiscal 2022. Posteriormente, el 21 de junio de 2023, el sistema de remuneración 2023+ se presentó a la Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG de conformidad con el artículo 120a, apartado 1 de la AktG, para su aprobación. La aprobación fue dada en la Asamblea General Anual por una amplia mayoría de 96.62% de votos a favor. En la asamblea del 8 de diciembre de 2023, luego de la preparación del Comité de Presidencia y de Retribuciones, el Comité de Vigilancia trató nuevamente el sistema de remuneración de los miembros del Consejo de Administración y preparó las decisiones a tomar en 2024 para fijar los objetivos de 2024 y determinar el cumplimiento de objetivos para 2023. Se puede consultar más información en la descripción del Sistema de Remuneraciones publicada en la página web de la Compañía en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Jornadas Estratégicas Comité de Vigilancia

Los días 4 y 5 de octubre de 2023, el Comité de Vigilancia celebró por segunda vez las Jornadas Estratégicas de Daimler Truck Holding AG tras la formación del Daimler Truck Group en Wörth en una de las plantas de camiones más grandes del mundo. Como parte de este evento, el Comité de Vigilancia abordó ampliamente la dirección estratégica del Grupo Daimler Truck, incluida la estrategia de negocio sustentable.

Junto con los representantes responsables de la administración del Grupo Daimler Truck y, en particular, los miembros del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia discutió en detalle los planes de negocio para la dirección estratégica futura y los impactos económicos esperados en el Grupo como resultado de esto. Otro enfoque particular fue el de los temas de sustentabilidad y la necesaria transformación tecnológica, en el que el Comité de Vigilancia abordó en profundidad la planificación estratégica en el ámbito del transporte a baterías eléctricas y a hidrógeno. Además de la discusión en profundidad de temas estratégicos y sus impactos, el Comité de Vigilancia también utilizó las Jornadas Estratégicas para abordar cuestiones de producción en el marco de giras de producción y para probar productos actuales y futuros.

Autoevaluación del Comité de Vigilancia

En línea con la correspondiente recomendación de la DCGK, el Comité de Vigilancia realizó una autoevaluación apoyada por consultores externos en el ejercicio fiscal 2023. El propósito de esta medida fue evaluar la eficacia con la que el Comité de Vigilancia y sus comités cumplen con sus respectivas tareas. La autoevaluación se realizó como una medida muy integral dada la primera vez que se realiza este proceso y su importancia. Consistió en un proceso de múltiples etapas, que incluyó entrevistas bilaterales y observación de asamblea, e involucró a todos los miembros del Comité de Vigilancia y al Consejo de Administración, así como a representantes de la oficina del Comité de Vigilancia. Los temas de enfoque incluyeron la evaluación de las actividades de supervisión y asesoramiento del Comité de Vigilancia, su cooperación y el suministro de información por parte del Consejo de Administración, así como cuestiones de gobierno corporativo y el trabajo de los comités. Los resultados de la autoevaluación realizada con éxito, especialmente en lo que respecta a la efectividad del cumplimiento de las tareas que corresponden al Comité de Vigilancia y sus comités, fueron presentados y discutidos exhaustivamente en la asamblea del 6 de noviembre de 2023 después de una discusión preliminar en el Comité de Presidencia y Remuneraciones. Esto también incluyó un examen en profundidad de la implementación de los conocimientos para el desarrollo futuro del trabajo del Comité de Vigilancia en Daimler Truck. Está prevista otra autoevaluación para el ejercicio fiscal de 2025.

Discusión y resolución sobre planeación corporativa (Planeación Comercial Daimler Truck)

En su asamblea del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia discutió y aprobó la Planificación Comercial de Daimler Truck. En este sentido, se entregó al Comité de Vigilancia los documentos respectivos que también resaltaron aspectos relacionados con la sustentabilidad en la planificación corporativa.

En cuanto a la fijación de objetivos para la planificación futura, el Comité de Vigilancia puso especial énfasis en la inclusión de comparaciones externas con los principales competidores. Además, el Comité de Vigilancia abordó el marco de gestión del riesgo de liquidez desarrollado por la Compañía.

Integración del Comité de Vigilancia y sus comités

El Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG está formado por veinte miembros. De acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Codeterminación de Alemania, deberá estar compuesto por diez representantes de los trabajadores y diez representantes de los accionistas. El mandato de los diez miembros del Comité de Vigilancia elegidos por la Asamblea General Anual de 2022 finaliza en 2026, el mandato de los representantes de los trabajadores elegidos por la fuerza laboral en noviembre de 2022 finaliza en 2027, mediante el cual un representante de los empleados fue designado por el tribunal. en octubre de 2023. Según esto, el Comité de Vigilancia está igualmente compuesto. El Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG ha establecido y designado un Comité de Presidencia y Remuneraciones, un Comité de Auditoría, un Comité de Nombramientos y un Comité de Mediación de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Ley de Codeterminación de Alemania. Los comités quedaron integrados de la siguiente manera en el ejercicio fiscal 2023:

Comité de Presidencia y Remuneraciones

De conformidad con el Reglamento, Joe Kaeser también preside el Comité de Presidencia y Remuneraciones como Presidente del Comité de Vigilancia y Michael Brecht actúa como Vicepresidente de conformidad con el Reglamento. Además, el Comité de Vigilancia eligió a Marie Wieck y Roman Zitzelsberger como miembros del Comité de Presidencia y Remuneraciones.

Comité de Auditoría

Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger y Thomas Zwick fueron elegidos miembros del Comité de Auditoría en 2022. El Comité de Auditoría eligió a Michael Brosnan como su presidente y Michael Brecht fue elegido vicepresidente.

Comité de Nombramientos

De conformidad con el Reglamento, Joe Kaeser también preside el Comité de Nombramientos como Presidente del Comité de Vigilancia. En 2022, el Comité de Vigilancia eligió a Marie Wieck y Renata Jungo Brüngger como miembros adicionales del Comité de Nombramientos.

Comité de Mediación
En 2022, el Comité de Vigilancia creó un Comité de Mediación por primera vez y eligió a Marie Wieck y Roman Zitzelsberger como miembros adicionales del Comité de Mediación. De conformidad con el Reglamento, Joe Kaeser también preside el Comité de Mediación como Presidente del Comité de Vigilancia y Michael Brecht como Vicepresidente del Comité de Vigilancia también es Vicepresidente del Comité.

Cambios al Consejo de Administración y el Comité del Vigilancia
Solo hubo un cambio en la integración del Comité de Vigilancia en el ejercicio fiscal de 2023. Con efectos a partir del 15 de octubre de 2023, Raymond Curry renunció a su mandato como miembro del Comité de Vigilancia por motivos personales. Posteriormente, a solicitud del Consejo de Administración, el Sr. Shintaro Suzuki, Tokio, Japón, fue nombrado miembro del Comité de Vigilancia como representante de los empleados por el Tribunal de Distrito de Stuttgart con efecto a partir del 16 de octubre de 2023. No habrá más cambios en la composición del Comité de Vigilancia.

En su asamblea del 9 de marzo de 2023, el Comité de Vigilancia reeligió a Karin Rådström, responsable de la marca Mercedes-Benz Trucks y de las regiones de Europa y América Latina, como miembro del Consejo de Administración por cinco años más a partir del 1 de febrero de 2023. 2024, es decir, hasta el 31 de enero de 2029, por recomendación del Comité de Presidencia y Remuneraciones.

El 5 de agosto de 2023, Jochen Goetz, responsable de Finanzas y Control, falleció a consecuencia de un trágico incidente. Como solución provisional, el Comité de Vigilancia decidió en agosto de 2023 asignar la división del Consejo de Administración al Presidente del Consejo de Administración Martin Daum. La búsqueda de una solución sucesora a largo plazo se inició inmediatamente con la participación de una consultoría de personal internacional.

En su asamblea del 5 de octubre de 2023 como parte de las Jornadas Estratégicas del Comité de Vigilancia, el Comité de Vigilancia decidió reelegir y extender el mandato de John O'Leary, responsable de la región de América del Norte y de las compañías Freightliner, Western Star y Marcas de Thomas Built Buses, por hasta dos años adicionales a partir del final del mandato actual el 31 de marzo de 2024, es decir, hasta el 31 de marzo de 2026.

En la asamblea del 8 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia reeligió al Dr. Andreas Gorbach como miembro del Consejo de Administración, responsable de Truck Technology, por cinco años adicionales a partir del 1 de julio de 2024, es decir, hasta el 30 de junio de 2029.

No se realizaron más cambios en el Consejo de Administración en el ejercicio fiscal 2023. En el curso de una asamblea extraordinaria del 10 de enero de 2024, el Comité de Vigilancia nombró a Eva Scherer previa recomendación del Comité de Presidencia y Remuneraciones con efectos a partir del 1 de abril de 2024, por tres años, es decir, hasta el 31 de marzo de 2027, como miembro del Consejo de Administración, responsable del recurso de Finanzas y Contraloría, que había estado encabezado temporalmente por el Presidente del Consejo de Administración

Trabajo en los comités
El **Comité de Presidencia y Remuneraciones** se reunió en diez asambleas en el ejercicio fiscal de 2023. El trabajo del comité se centró en el gobierno corporativo y la remuneración del Consejo de Administración. También se prestó especial atención a la planificación de la sucesión del Consejo de Administración, respecto de la cual el Comité de Presidencia y Remuneraciones formuló recomendaciones al Comité de Vigilancia.
El Comité de Presidencia y Remuneraciones también apoyó al Presidente del Comité de Vigilancia en su trabajo y se ocupó de la asunción de mandatos externos y de otro tipo por parte de los miembros del Consejo de Administración, asuntos de personal y seguros de directores y funcionarios (seguros D&O).

El **Comité de Auditoría** celebró ocho asambleas en el ejercicio fiscal 2023. Se proporcionan más detalles en el **Informe del Comité de Auditoría**.

El **Comité de Nombramientos** se reunió en dos asambleas en el ejercicio fiscal de 2023. El tema de estas asambleas fue en particular la discusión del nivel de cumplimiento del perfil general de requisitos para la composición del Comité de Vigilancia y las implicaciones para los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia – una vez antes y otra después de la resolución de la Comité de Vigilancia sobre ajustes al perfil general de requisitos del Comité de Vigilancia.

No hubo motivo para convocar al **Comité de Mediación** para el ejercicio fiscal 2023.

Auditoría de los estados financieros consolidados para el ejercicio fiscal 2023
Los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG y el informe combinado de la administración 2023 de Daimler Truck Holding AG y el Grupo han sido debidamente auditados por KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, y han recibido una opinión de auditoría sin reservas. Esto también aplica a los estados financieros consolidados de 2023 preparados de acuerdo con las NIIF.

El Comité de Vigilancia, en su asamblea del 29 de febrero de 2024, trató los estados financieros anuales de la Compañía, los estados financieros consolidados, el informe combinado de la administración y la propuesta de aplicación de utilidades, el estado consolidado no financiero integrado en el informe combinado de la administración, que ha sido auditado con una seguridad limitada por el auditor y los demás informes de sustentabilidad no auditados integrados en el informe combinado de la administración, cada uno de ellos provisto de una opinión de auditoría sin reservas por parte del auditor.

Los miembros del Comité de Vigilancia recibieron extensos borradores de documentos para su preparación, incluido el informe anual, los estados financieros consolidados preparados de acuerdo con las NIIF, el informe combinado de la administración que incluye el estado no financiero del Grupo, los informes de sustentabilidad adicionales, así como la Declaración sobre Gobierno Corporativo, los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG, la propuesta de aplicación de beneficios del Consejo de Administración, el informe de remuneraciones y los informes de auditoría de KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, para los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG, los estados financieros consolidados en cada caso incluyendo el informe combinado de la administración y el informe sobre el sistema de control interno relacionado con la contabilidad, así como el proyecto de informe del Comité de Vigilancia y las recomendaciones del Comité de Auditoría, que habían también abordado en detalle los temas antes mencionados.

El Comité de Auditoría y el Comité de Vigilancia discutieron estos documentos en detalle y en presencia del auditor, quien informó sobre los resultados de su auditoría y, en particular, abordó las cuestiones clave de la auditoría y los respectivos procedimientos de auditoría, incluidas las conclusiones extraídas. y estuvo disponible para preguntas e información adicional. Tras el resultado final del examen realizado por el Comité de Auditoría y su propio examen, el Comité de Vigilancia avaló el resultado de la auditoría realizada por el auditor, determinó que no se planteaban objeciones y aprobó los estados financieros preparados por el Consejo de Administración. y el informe combinado de la administración, incluyendo el estado no financiero del Grupo auditado con seguridad limitada. Se aprobaron así los estados financieros anuales de 2023 de la Compañía. Sobre esta base, el Comité de Vigilancia avaló la propuesta del Consejo de Administración para la aplicación de utilidades. Además, el Comité de Vigilancia respaldó la determinación del Comité de Auditoría de que no había indicios de que el sistema de control interno, el sistema de gestión de riesgos, el sistema de gestión de cumplimiento y el sistema de auditoría interna fueran en última instancia no apropiados o no efectivos.

El Comité de Vigilancia también aprobó el informe del Comité de Vigilancia, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y el informe de remuneraciones elaborado junto con el Consejo de Administración de conformidad con el artículo 162 AktG.



Joe Kaeser y Michael Brecht en la Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG el 21 de junio de 2023.

Asamblea General Anual 2023 y preparaciones para la Asamblea General Anual 2024
La Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG se celebró el 21 de junio de 2023 en Stuttgart de forma virtual, de conformidad con las disposiciones pertinentes del derecho de sociedades.

En su asamblea del 9 de marzo de 2023, el Comité de Vigilancia adoptó la agenda y propuso resoluciones para la Asamblea General Anual. En el período previo a la Asamblea General Anual, el Presidente del Comité de Vigilancia llevó a cabo discusiones en profundidad con inversionistas y asesores de representación sobre el papel del Comité de Vigilancia en el gobierno corporativo como parte de los llamados *Governance Roadshows*. Estas asambleas brindaron valiosas observaciones sobre las expectativas de los accionistas y sobre posibles mejoras en las interacciones con los dueños de la Compañía.

En la Asamblea General Anual, las propuestas de resolución de la administración fueron adoptadas por amplias mayorías. Estas incluyeron, en particular, la resolución antes mencionada sobre el sistema de remuneración del Consejo de Administración y la resolución sobre el cese de los miembros del Comité de Vigilancia y del Consejo de Administración para el ejercicio fiscal 2022.

En su asamblea del 29 de febrero de 2024, el Comité de Vigilancia aprobó el temario y las propuestas de acuerdos para la Asamblea General Anual 2024, la cual se llevará a cabo nuevamente en formato virtual.

Agradecimiento
El Comité de Vigilancia expresa su agradecimiento a todos los empleados de Daimler Truck Group, así como a los miembros del Consejo de Administración y a la dirección posterior, por su compromiso y dedicación en el ejercicio fiscal 2023 y su contribución activa al éxito de la Compañía.

Un agradecimiento especial para Raymond Curry, quien obtuvo un crédito especial por Daimler Truck y dejó el Comité de Vigilancia en el ejercicio fiscal de 2023. Este informe debe concluir con la conmemoración del CFO de la Compañía, Jochen Goetz, fallecido el año pasado. No lo olvidaremos.

Leinfelden-Echterdingen, febrero de 2024.

El Comité de Vigilancia



Joe Kaeser
Presidente

A. 01

Información individualizada sobre la participación en asambleas de los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio fiscal 2023 – Comité de Vigilancia

	Participación	Asistencia (%)
2023		
Comité de Vigilancia		
Joe Kaeser (Presidente)	8/9	89
Michael Brecht (Vicepresidente)*	9/9	100
Michael Brosnan	9/9	100
Bruno Buschbacher*	9/9	100
Jacques Esculier	9/9	100
Akihiro Eto	9/9	100
Laura Ipsen	9/9	100
Renata Jungo Brüngger	8/9	89
Carmen Klitzsch-Müller*	8/9	89
Jörg Köhlinger*	9/9	100
John Krafcik	9/9	100
Jörg Lorz*	9/9	100
Andrea Reith*	9/9	100
Martin H. Richenhagen	9/9	100
Andrea Seidel*	9/9	100
Shintaro Suzuki* (hasta el 16 de octubre 2023)	2/2	100
Marie Wieck	8/9	89
Harald Wilhelm	9/9	100
Roman Zitzelsberger*	8/9	89
Thomas Zwick*	9/9	100
Raymond Curry* (hasta el 15 de octubre 2023)	5/7	71

* Representante de empleados

A. 02

Información individualizada sobre la participación en asambleas de los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio fiscal 2023 – Comités del Comité de Vigilancia

	Participación	Asistencia (%)
2023		
Comité de Presidencia y Remuneraciones		
Joe Kaeser (Presidente)	10/10	100
Michael Brecht*	10/10	100
Marie Wieck	10/10	100
Roman Zitzelsberger*	9/10	90
Comité de Auditoría		
Michael Brosnan (Presidente)	8/8	100
Michael Brecht*	8/8	100
Akihiro Eto	8/8	100
Jörg Köhlinger*	7/8	88
Harald Wilhelm	8/8	100
Thomas Zwick*	8/8	100
Comité de Nombramientos		
Joe Kaeser (Presidente)	2/2	100
Renata Jungo Brüngger	2/2	100
Marie Wieck	2/2	100
Comité de Mediación		
Joe Kaeser (Presidente)	0/0	/
Michael Brecht*	0/0	/
Marie Wieck	0/0	/
Roman Zitzelsberger*	0/0	/

* Representante de empleados

A.03

Información sobre la modalidad de sesión

Comité	Número de asambleas	presenciales[1]	conferencia telefónica o videoconferencia
Comité de Vigilancia	9	6	3
Comité de Presidencia y Remuneraciones	10	4	6
Comité de Auditoría	8	5	3
Comité de Nombramientos	2	0	2
Comité de Mediación	0	0	0

1 Una asamblea presencial es una asamblea a la que han sido invitados a participar en sitio los miembros del Comité de Vigilancia. Sin embargo, durante una asamblea presencial también es posible la asistencia mediante enlace de vídeo o teléfono.

El Comité de Vigilancia

Joe Kaeser
Presidente del Comité de Vigilancia – representante de accionistas.
Presidente del Comité de Presidencia y Remuneraciones, el Comité de Nombramientos y el Comité de Mediación.
Presidente del Comité de Vigilancia de Siemens Energy AG.

Michael Brecht
Vicepresidente del Comité de Vigilancia – representante de empleados
Vicepresidente del Comité de Presidencia y Remuneraciones, el Comité de Auditoría y el Comité de Mediación.
Presidente del Comité General de Empresa y del Grupo de Daimler Truck AG. Presidente del Comité de Empresa de la planta Mercedes-Benz en Gaggenau.

Michael Brosnan
Representante de accionistas.
Presidente del Comité de Auditoría.
Anteriormente Director Financiero (CFO) de Fresenius Medical Care AG & Co. KGaA.

Bruno Buschbacher
Representante de empleados
Presidente del Comité General de Empresa de Daimler Buses GmbH.
Presidente del Comité de Empresa de la planta Mercedes-Benz en Mannheim.

Jacques Esculier
Representante de accionistas.
Anteriormente Presidente del Consejo de Administración y CEO de WABCO Holdings Inc.

Akihiro Eto
Representante de accionistas.
Miembro del Comité de Auditoría.
Anteriormente Miembro del Consejo de Administración, Presidente y CFO a nivel Mundial de Bridgestone Corporation.

Laura Ipsen
Representante de accionistas.
Presidenta y Presidenta del Consejo de Administración de Ellucian Company L.P.

Renata Jungo Brüngger
Representante de accionistas.
Miembro del Comité de Nombramientos.
Miembro del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG y Miembro del Consejo de Administración de Mercedes-Benz AG.

Carmen Klitzsch-Müller
Representante de empleados
Presidente del Comité General de Empresa de Daimler Truck AG, oficinas principales, sitio Stuttgart.

Jörg Köhlinger
Representante de empleados
Miembro del Comité de Auditoría.
Director Central de Distrito de IG Metall (Sindicato de Trabajadores del Metal).

John Krafcik
Representante de accionistas.
Anteriormente CEO de Waymo LLC.

Jörg Lorz
Representante de empleados
Presidente Adjunto del Comité General de Empresa de Daimler Truck AG. Presidente del Comité de Empresa de la planta Mercedes-Benz en Kassel.

Andrea Reith
Representante de empleados
Vicepresidenta del Comité de Empresa de Daimler Buses GmbH.
Presidenta del Comité General de Empresa de la planta Daimler Buses GmbH en Neu-Ulm.

Martin H. Richenhagen
Representante de accionistas.
Anteriormente Presidente y Presidente del Consejo de Administración de AGCO Corporation.

Andrea Seidel
Representante de Empleados.
Vicepresidenta del Comité de Voceros del Grupo y el Comité General de Voceros de los empleados ejecutivos de Daimler Truck AG.
Presidenta del Comité Representativo de la Administración de los empleados ejecutivos de Daimler Truck, oficinas principales Leinfelden-Echterdingen.

Shintaro Suzuki
(desde el 16 de octubre de 2023)
Representante de Empleados.
Presidente del Sindicato de Trabajadores de Mitsubishi Fuso.

Marie Wieck
Representante de accionistas.
Miembro del Comité de Presidencia y Remuneraciones, el Comité de Nombramientos y el Comité de Mediación.
Socio Ejecutivo en Ethos Capital.

Harald Wilhelm
Representante de accionistas.
Miembro del Comité de Auditoría. Miembro del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG Y de Mercedes-Benz AG.
Presidente del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Mobility AG.

Roman Zitzelsberger
Representante de empleados
Miembro del Comité de Presidencia y Remuneraciones y el Comité de Mediación
Director de Distrito de IG Metall en Baden-Württemberg.

Thomas Zwick
Representante de empleados
Miembro del Comité de Auditoría.
Vicepresidente del Comité General de Empresa de Daimler Truck AG.
Presidente del Comité de Empresa de la planta en Wörth.

Raymond Curry
(hasta el 15 de octubre de 2023)
Representante de Empleados.
Anterior Presidente del sindicato de United Auto Workers.

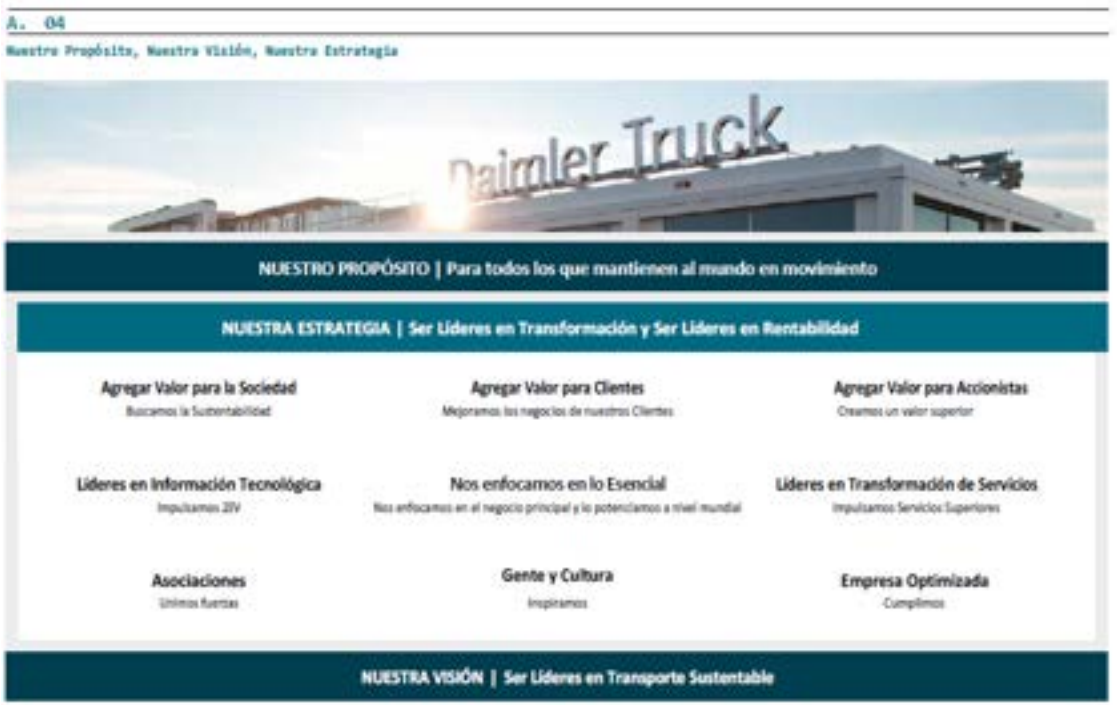
Todos los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia están electos hasta 2026.
Todos los representantes de empleados en el Comité de Vigilancia están electos hasta 2027.

Todos los miembros actuales del Comité de Vigilancia son también miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck AG

En www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board podrá encontrar información detallada sobre los miembros del Comité de Vigilancia, sus puestos en otros comités de vigilancia o comités de monitoreo comparables y su currículum vitae, así como sobre los comités del Comité de Vigilancia y sus miembros.

Objetivos y Estrategia

Los camiones y autobuses son la columna vertebral de nuestra economía y sociedad. El mundo se detiene sin ellos. En Daimler Truck, nos gusta decir con convicción y orgullo: "Trabajamos para todos los que mantienen al mundo en movimiento" - para los transportistas que llevan mercancías desde los puertos de todo el mundo hasta los supermercados, los sitios de construcción y los hospitales. Para los transportistas que llevan a la gente al trabajo, a la escuela o de vacaciones. Para los servicios públicos que mantienen limpias nuestras calles y ciudades, y para muchos más. Trabajamos para todos los que mantienen al mundo en movimiento - este es nuestro propósito y nos motiva cada día



Nuestros objetivos a largo plazo

Daimler Truck es uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales del mundo. Nuestras marcas y equipos están firmemente establecidos en las principales regiones del mundo. Con nuestro segmento Financial Services, ofrecemos a nuestros clientes un paquete completo de vehículos, productos de financiamiento y arrendamiento y otros servicios.

En 2023, nos enfocamos en la implementación de nuestra estrategia corporativa refinada. A través de proyectos e iniciativas estratégicos adecuados, tales como nuestra asociación para la producción de celdas de baterías, apuntalamos nuestra ambición de ser líderes en la transformación de nuestra industria.

Al mismo tiempo, queremos operar de forma rentable y crecer de forma estable. En este contexto, nos hemos fijado objetivos claros: crecimiento en ventas para el Grupo de entre 40 y 60 % en el período entre 2025 y 2030 así como un retorno sobre ventas ajustado para el Negocio Industrial de más del 10 % en 2025 y más del 12 % en 2030 en condiciones macroeconómicas positivas. Nuestras ambiciones financieras son impulsadas primordialmente por vehículos libres de emisiones, la conducción autónoma, gestión activa de cartera y un incremento en ingresos por servicios.

Ser Líderes en la Transformación y ser Líderes en Rentabilidad - ambas cosas son clave para cumplir con nuestra promesa a la sociedad, nuestros clientes y accionistas.

La forma en la que alcanzamos nuestros objetivos a largo plazo:

Nuestra estrategia

Para alcanzar nuestros objetivos a largo plazo, nos centramos en tres palancas estratégicas:

1. Ser líderes en la transformación tecnológica: *Impulsamos los Vehículos ZEV*

   Queremos cumplir nuestro compromiso de hacer posible un transporte neutro en emisiones de CO_2 en los caminos para 2050. Entre otras cosas, ofreceremos camiones y autobuses accionados por baterías eléctricas e hidrógeno que sean neutros en CO_2 en términos de emisiones "*tank-to-wheel*".

   También nos estamos centrando en la digitalización en los vehículos y en el *backend*, así como en la automatización del transporte.

2. Enfocarse en lo Esencial - *Nos enfocamos en el negocio principal y lo potenciamos a nivel mundial*

   Debemos priorizar en qué áreas centraremos nuestras capacidades de ingeniería y nuestra inversión. Un criterio decisivo es qué tecnologías, productos y servicios actuales o nuevos satisfacen los requisitos y deseos de nuestros clientes y de la sociedad a largo plazo. Queremos combinar nuestras actividades para ser aún más fuertes en el futuro.

3. Ser líderes en la transformación de servicios - *Impulsamos servicios superiores*

   Estamos impulsando la transformación hacia una oferta de servicios que proporcione un ecosistema de servicios físicos y digitales de vanguardia para apoyar de la mejor manera posible los negocios de nuestros clientes. La transformación hacia vehículos sin emisiones permite oportunidades adicionales de crecimiento y negocio.

Estamos trabajando en estos requisitos previos

Unimos fuerzas

Las asociaciones nos ayudan a acelerar aún más el cambio. Con los socios adecuados, podemos reducir nuestras propias necesidades de inversión, acceder a importantes conocimientos especializados, lograr economías de escala más rápidamente y ofrecer a nuestros clientes una completa cartera de servicios.

Inspiramos

Nuestros empleados son fundamentales para nuestro progreso y éxito. Para seguir atrayendo a los mejores talentos a Daimler Truck en el futuro, seguiremos trabajando incansablemente en fomentar un entorno de trabajo atractivo, la cultura corporativa y el desarrollo profesional y personal de nuestro equipo global.

Cumplimos

En tiempos de transformación masiva en nuestra industria, el uso eficiente de los recursos es esencial. Seguiremos apostando por una organización ágil y sencilla, con estructuras y procesos altamente eficientes.

Cómo están implementando nuestros segmentos la estrategia de Daimler Truck

Trucks North America reforzó su pretensión de desempeñar un papel pionero en el transporte neutro en emisiones de CO_2 con el inicio de la producción en serie del eCascadia eléctrico de batería a mediados de 2022. El Freightliner eM2 se añadió a la creciente gama de productos de CO_2 neutro entrando a producción en serie en el 4T de 2023. Trucks North America está trabajando con varios socios para promover la expansión de la infraestructura de carga y recarga de combustible para vehículos comerciales impulsados por baterías eléctricas e hidrógeno en Estados Unidos. En el área de la tecnología de baterías, Daimler Trucks & Buses US Holding LLC, Accelera by Cummins y PACCAR, están colaborando con el socio tecnológico EVE Energy para acelerar y localizar producción de celdas de baterías y la cadena de suministro de baterías en los Estados Unidos. Al mismo tiempo, Trucks North America sigue trabajando con socios tecnológicos en el campo de la conducción autónoma para poner en los caminos un camión Freightliner Cascadia de producción en serie con conducción autónoma ("*SAE Level 4*") para finales de la década

Mercedes-Benz está acelerando la descarbonización del transporte por carretera. Los modelos de serie del eActros 300 / 400 y el eEconic ya están siendo entregados a los clientes en Europa. El camión pesado de larga distancia eléctrico de batería eActros 600 se presentó al público por primera vez en 2023 y está previsto que entre en producción en serie a finales de 2024. Al mismo tiempo, continúa el desarrollo del camión de celda de combustible GenH2 Truck está en marcha y el objetivo es que esté listo para su producción en serie en la segunda mitad de la década. Mercedes-Benz está trabajando con varios socios para avanzar en la expansión de la infraestructura de carga y recarga de combustible de vehículos eléctricos de batería y de hidrógeno en Europa.

Trucks Asia está impulsando el transporte neutro en emisiones de CO_2 con su marca FUSO y la versión completamente eléctrica del Next Generation eCanter. Además de Europa, Japón y Australia, el nuevo modelo está siendo introducido a mercados en Asia, tales como Indonesia, Hong Kong y Singapur. El sitio de producción en Japón también inició la exportación de camiones eléctricos a los Estados Unidos para la nueva marca RIZON. Los camiones RIZON han recibido la certificación de la CARB (*California Air Resources Board*) y la EPA (*Environmental Protection Agency*). Trucks Asia también espera expandir su posición en China, el mercado más grande del mundo para vehículos comerciales pesados.

A ello también contribuyó la producción de semirremolques pesados Mercedes-Benz, que se lanzaron al mercado en China en 2022 en el marco del negocio conjunto con Foton - Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA). En India, los vehículos pesados de Daimler Truck también tienen una gran demanda. Allí, la marca BharatBenz está capitalizando el rápido crecimiento de la infraestructura del país, ampliando la red de concesionarios a más de 330 ubicaciones de ventas y servicios en todo el país en 2023.

Daimler Buses impulsa el transporte de pasajeros sin emisiones de CO_2 en el sector de los autobuses. Para ello, el segmento cuenta con una hoja de ruta electrónica clara para la electrificación de sus vehículos en todos los segmentos de vehículos. En línea con la estrategia general de doble vía del Grupo Daimler Truck, Daimler Buses apuesta por tecnologías basadas en hidrógeno y baterías eléctricas y quiere ofrecer localmente modelos neutros en CO_2 en todos los segmentos para 2030. El objetivo inicial es en los principales mercados de Europa y América Latina. Para 2039, en el mercado principal de Europa sólo se venderán vehículos nuevos que sean neutros en emisiones de CO_2. En el segmento de autobuses urbanos en Europa, esto debería ser así a partir de 2030. Además, Daimler Buses apoya a las empresas de transporte en el cambio a autobuses eléctricos: la filial Daimler Buses Solutions GmbH, de su propiedad absoluta, está totalmente especializada en el diseño y desarrollo de autobuses eléctricos. Infraestructura para autobuses. El segmento también se centra en el crecimiento en mercados rentables y accede al mercado de América del Norte con un autobús de pasajeros adaptado a las necesidades locales, el Mercedes-Benz Tourrider.

Financial Services aspira a contribuir significativamente al crecimiento de los servicios de Daimler Truck. En su actividad principal de arrendamiento y financiamiento, el segmento prevé aumentar la cuota de mercado de todos los camiones y autobuses vendidos por Daimler Truck hasta alrededor del 30% a medio plazo. Financial Services también apoya a los clientes en su trayectoria hacia soluciones de transporte sustentable con nuevos productos y servicios. Por ejemplo, con FUSO Green Lease, ofrecemos un ecosistema de Movilidad electrónica a nuestros clientes de eCanter en Japón incluyendo contratos de mantenimiento y arredramiento, soluciones para infraestructura de carga incluyendo sistemas de gestión de carga, opciones de garantía de baterías, ofertas de conectividad y muchos otros servicios.

¿Qué significa para nosotros Sustentabilidad?
La sustentabilidad es una parte importante de nuestros objetivos a largo plazo. Sustentabilidad significa mucho más que productos neutros en emisiones de CO_2. Asumimos nuestra responsabilidad con el medio ambiente y la sociedad y perseguimos un gobierno corporativo sustentable. Nos centramos en dónde podemos contribuir a un mundo más habitable. En primer lugar, empezamos por nuestras instalaciones de producción: todas nuestras plantas europeas tienen un balance neutro de CO_2 desde 2022. Para nuestras plantas de producción en India y en Estados Unidos, este paso está previsto para 2025. Para 2039, nuestro objetivo es tener una producción neutra en CO_2 en todas nuestras plantas del mundo.

Empleamos a más de 100,000 personas en todo el mundo. Son nuestro activo más importante, y tomamos diversas medidas para garantizar que se sientan cómodos en el trabajo, puedan desarrollar su potencial y mantengan su bienestar mental y físico.

También nos comprometemos a respetar y defender los derechos humanos en toda nuestra cadena de valor. Esperamos que todos nuestros proveedores actúen de acuerdo con las normas sociales internacionales y los requisitos legales de protección del medio ambiente. Obligamos a nuestros proveedores directos a aplicar normas de sustentabilidad esenciales y reconocidas.

La seguridad de los conductores de nuestros camiones y autobuses, así como de todos los demás usuarios de la carretera, es nuestra máxima prioridad y un aspecto central de nuestro desarrollo de vehículos. La acción sustentable también se refleja en nuestro compromiso social con las regiones y comunidades en las que estamos arraigados.

Queremos un éxito sustentable para nuestra Compañía. Esto significa que queremos ofrecer los mejores productos a nuestros clientes y una inversión atractiva a nuestros accionistas. Para nuestros empleados, creamos puestos de trabajo sustentables y un entorno laboral atractivo. Para la sociedad, mantenemos nuestras responsabilidades como socio industrial fiable. Sólo actuando de forma sustentable podemos alcanzar el éxito a largo plazo. Y eso es exactamente lo que nos comprometemos a hacer: ser líderes en el transporte sustentable - para todos los que mantienen al mundo en movimiento.

Encontrará información más detallada en el capítulo **Sustentabilidad en Daimler Truck.**



1 El contenido de esta sección no se presentó para auditoría en el contexto de la auditoría estatutaria de nuestro Informe Combinado de la Administración. Sin embargo, nuestro auditor externo, KPMG AG Berlín, ha celebrado un compromiso de aseguramiento independiente sobre la Declaración No Financiera del Grupo, que se incluye en esta sección, para obtener aseguramiento limitado.

* ▲ Este contenido es parte de la Declaración No Financiera del Grupo y está sujeto a una auditoría por separado con compromiso aseguramiento limitado.

B

Informe Combinado de la Administración con Declaración No Financiera del Grupo

Perfil Corporativo	28
Condiciones Económicas y Desempeño Comercial	40
Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera	43
Daimler Truck Holding AG (estados financieros anuales de conformidad con el Código de Comercio Alemán)	58
Sustentabilidad en Daimler Truck[1]	61
Adquisición – Información Relevante y Explicación	129
Informe de Riesgos y Oportunidades	133
Perspectivas	146

Perfil Corporativo

Modelo de Negocios

Hace más de 125 años, Gottlieb Daimler y Carl Benz sentaron las bases de la industria del transporte moderna con sus primeros camiones y autobuses. De ahí surgió el actual grupo Daimler Truck (en lo sucesivo, "Daimler Truck" o "el Grupo"), que se encuentra entre los mayores fabricantes de vehículos comerciales del mundo, con más de 40 plantas de producción en todo el mundo y más de 100,000 empleados. La Compañía ha formulado claramente su objetivo general (el "Propósito"): el Grupo trabaja para todos los que mantienen el mundo en movimiento. Los clientes de Daimler Truck entregan mercancías de forma fiable, puntual y segura a sus destinos y hacen que las personas puedan moverse. La Compañía proporciona las tecnologías, productos y servicios necesarios para este propósito, incluida la transición a vehículos comerciales neutros en CO_2. Daimler Truck tiene como objetivo llevar el transporte sustentable al éxito, con una importante experiencia tecnológica y un claro enfoque en las necesidades del cliente.

Daimler Truck fue escindida de Daimler AG (ahora Mercedes-Benz Group AG) en 2021. Daimler Truck Holding AG es la empresa matriz del Grupo, con domicilio social en Stuttgart y sede en Leinfelden-Echterdingen, Alemania. Fue fundada en marzo de 2021 para implementar la escisión de Daimler AG y ha cotizado en bolsa desde diciembre de 2021.

El Grupo tiene importantes operaciones de fabricación en Brasil, Alemania, Francia, India, Japón, México, Turquía y los Estados Unidos, así como localidades en la mayoría de los países del mundo.

Daimler Truck reúne ocho marcas de vehículos bajo su paraguas: Freightliner, Thomas Built Buses, Western Star, Mercedes-Benz, FUSO, BharatBenz, RIZON y Setra. Su gama de productos de camiones incluye camiones ligeros, medios y pesados para aplicaciones de larga distancia, distribución y construcción, vehículos especiales utilizados principalmente en el sector municipal y motores industriales. La gama de autobuses del Grupo incluye autobuses urbanos e interurbanos, autobuses de turismo y chasis de autobús. Los camiones representan la mayor parte de las ventas totales de unidades del Grupo.

Además de vender vehículos comerciales nuevos y usados, el Grupo también ofrece servicios postventa y soluciones de conectividad, estas últimas bajo las marcas Detroit Connect, truckonnect, Mercedes-Benz Uptime, Fleetboard y ONMIplus ON. Además, Daimler Trucks Financial Services es una marca sólida de servicios financieros y de movilidad personalizados.

Nuestra información se basa en cinco segmentos: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses y Financial Services. Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia y Daimler Buses forman conjuntamente los segmentos de vehículos. Estos segmentos comprenden el desarrollo, la producción y la venta de camiones, autobuses, motores y servicios relacionados con las marcas correspondientes. Además de otras operaciones comerciales, en particular en el ámbito de la conducción autónoma ("*SAE Level 4*"), así como los proyectos no asignados a segmentos específicos y, en especial, las eliminaciones, se combinan en la reconciliación. Junto con la reconciliación, los segmentos de vehículos forman el Negocio Industrial.

Este informe combinado de la administración es para el ejercicio fiscal 2023. En este informe hemos combinado los informes de administración de Daimler Truck Holding AG y del Grupo. Hemos ampliado el Informe Combinado de la Administración para incluir el capítulo **Sustentabilidad en Daimler Truck**, incluyendo la declaración no financiera del Grupo.

Actividades de los segmentos

Trucks North America es el fabricante líder en términos de volumen de ventas de camiones pesados para transporte de larga distancia en América del Norte (Clase 8) y ocupa el segundo lugar en el mercado profesional, que comprende vehículos de construcción y especiales. El segmento fabrica y comercializa vehículos comerciales y chasis bajo las marcas Freightliner, Thomas Built Buses y Western Star. Cubre las clases 5 a 8 y atiende al mercado de camiones de servicio mediano a pesado. Trucks North America también suministra camiones para aplicaciones todoterreno, vehículos de larga distancia y autobuses escolares. Con 16 instalaciones de producción en EE. UU., México y África, este segmento tiene la flexibilidad de ajustar su producción de manera rentable según las condiciones del mercado.

Mercedes-Benz es la marca de camiones más vendida en la EU30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega) con las nueve plantas de producción en Europa y América del Sur. El segmento desarrolla, produce y vende camiones con la marca Mercedes-Benz en Europa, Oriente Medio, África y América Latina, y también es responsable de la venta de camiones de la marca FUSO en Europa y América Latina. Su gama de productos incluye camiones ligeros, medios y pesados, así como vehículos especiales. Los camiones de Mercedes-Benz están diseñados para una amplia gama de aplicaciones, como el transporte de larga distancia, la distribución pesada, el transporte regional de línea, el reparto urbano, los servicios municipales, los vehículos utilitarios todoterreno y la logística. El segmento también produce sus propios sistemas de transmisión en varios centros de producción en Alemania y Brasil. A través de su red de concesionarios, Mercedes-Benz también ofrece a sus clientes servicios como el mantenimiento, las reparaciones, las refacciones, los servicios digitales y la gestión de flotas.

Mercedes-Benz también vende vehículos comerciales usados a través de sus centros TruckStore. La red de producción del segmento comprende once ubicaciones en Europa, América Latina y África.

Trucks Asia combina las operaciones comerciales de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) con sede en Japón y Daimler India Commercial Vehicles (DICV) en India. El segmento mantiene una posición sólida en Japón, Indonesia, India y otros mercados importantes del mundo. Desarrolla, fabrica y vende camiones y autobuses con las marcas FUSO, BharatBenz y RIZON. También distribuye camiones y autobuses Mercedes-Benz en numerosos mercados asiáticos. Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation también fabrica motores industriales. En mayo de 2023, Daimler Truck, MFTBC, Hino Motors y Toyota Motor Corporation firmaron un memorando de entendimiento para acelerar el desarrollo de tecnologías avanzadas y fusionar Mitsubishi Fuso e Hino Motors. Continúan las negociaciones para concluir los contratos finales.

La red de producción de Trucks Asia incluye nueve instalaciones en Japón, India, Indonesia, Europa y China. Trucks Asia está presente en China a través de Daimler Truck China (DTC) y vende camiones importados de la marca Mercedes-Benz. Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd (BFDA), el negocio conjunto con Beiqi Foton Motor Co. Ltd (Foton), produce camiones con la marca Auman. Desde 2022, el negocio conjunto también ha vendido tractores de producción local con la marca Mercedes-Benz para el mercado chino.

Daimler Buses es un proveedor de gama completa de autobuses y chasis de autobuses con pesos brutos permisibles superiores a las ocho toneladas. Con sus marcas Mercedes-Benz y Setra, el segmento es el fabricante con mayores ventas en sus mercados centrales tradicionales de la EU30, Brasil, Argentina y México. La gama de productos de Daimler Buses abarca desde autobuses de turismo, autobuses interurbanos, autobuses urbanos y autobuses especiales hasta chasis de autobuses. Mientras que los autobuses de la marca Mercedes-Benz son sinónimo de tecnología de alta calidad con costos de operación económicos, la marca Setra se dirige a una clientela más selecta. El segmento opera diez sitios en Europa, América Latina, América del Norte y África.

Para el servicio postventa y las piezas de recambio, Daimler Buses opera su propia marca, OMNIplus, y para los vehículos usados su propia red de concesionarios, BusStore. Además, el segmento incluye la subsidiaria propiedad total Daimler Buses Solutions GmbH, que se especializa en el diseño y establecimiento de infraestructura electrónica para autobuses.

Financial Services es uno de los mayores proveedores de servicios financieros cautivos del mundo en el sector de los vehículos comerciales y apoya las ventas de las marcas de camiones y autobuses del Grupo con servicios financieros personalizados. Estos incluyen paquetes de arrendamiento y financiamiento, así como soluciones de seguros y alquiler y soluciones de gestión de flotas, así como ofertas de servicios integrados para vehículos libres de emisiones y la infraestructura necesaria.

Financial Services desempeña un papel fundamental para los clientes del Grupo, ya que les permiten utilizar y mantener sus vehículos en condiciones predecibles. Las operaciones de servicios financieros tienen el claro objetivo de construir y mantener la fidelidad de la base de clientes del Grupo, así como de contribuir al éxito financiero del mismo.

Todos los segmentos están comprometidos con la ambición central de Daimler Truck: A partir de 2039, el Grupo quiere ofrecer en las regiones de Europa, América del Norte y Japón únicamente vehículos nuevos que sean neutros en cuanto a emisiones de CO_2 cuando se conducen (*tank-to-wheel*). Para este fin, se está construyendo una cartera integral de productos. Para fines de 2023, Daimler Truck ya tenía diez modelos locales neutrales en CO_2 en producción en serie.

En un negocio conjunto con el Volvo Group, Cellcentric GmbH & Co. KG pretende desarrollar, producir y comercializar sistemas y celdas de combustible de hidrógeno. Además, en colaboración con Accelera, una unidad de negocios de Cummins, y PACCAR, la Compañía planea un negocio conjunto para la producción de celdas de batería para vehículos comerciales eléctricos y aplicaciones industriales.

Daimler Truck apoya el establecimiento de la infraestructura de carga a través de proyectos piloto y distintas asociaciones estratégicas para acelerar la transición a la neutralidad en CO_2. En el futuro, habrá una mayor disponibilidad de servicios financieros a la medida para tecnologías de propulsión alternas.

8.01

Estructura de Grupo de Daimler Truck[1]

Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
Ingresos por Ventas[2]: €23.5 miles de millones	Ingresos por Ventas[2]: €21.6 miles de millones	Ingresos por Ventas[2]: €7.1 miles de millones	Ingresos por Ventas[2]: €4.6 miles de millones	Ingresos por Ventas[2]: €2.7 miles de millones
Fuerza Laboral Activa[3]: 28,833	Fuerza Laboral Activa[3]: 38,470	Fuerza Laboral Activa[3]: 16,823	Fuerza Laboral Activa[3]: 15,480	Fuerza Laboral Activa[3]: 1,818
FREIGHTLINER, WESTERN STAR, [redacted]	FUSO	FUSO, BHARATBENZ, RIZON	SETRA	DAIMLER TRUCK Financial Services

1 Presentación de las principales marcas por segmento.
2 Año 2023.
3 Al 31 de diciembre de 2023. Esto refleja la fuerza laboral activa excluyendo periodo vacacional como equivalente a tiempo completo.

Eventos Importantes

En 2023, el equipo Daimler Truck a nivel mundial trabajó con gran dedicación para todos los que mantienen al mundo en movimiento. Centramos nuestra estrategia en ser líderes en el transporte sustentable y libre de emisiones del futuro, así como en aumentar nuestra rentabilidad, y lo estamos implementando consistentemente paso a paso. En las siguientes páginas se puede revisar el año pasado en Daimler Truck a través de los hitos más importantes.



Mercedes-Benz Trucks crea un centro logístico central para el suministro mundial de refacciones
Como corazón del suministro global de refacciones de Daimler Truck, se construirá un centro logístico completamente nuevo, el Global Parts Center, en Halberstadt, Sajonia-Anhalt. El nuevo centro logístico entregará hasta 300,000 artículos diferentes a casi 3,000 concesionarios de vehículos en más de 170 países de todo el mundo. Está previsto que el Global Parts Center funcione sin emisiones de CO_2 desde su inicio. La ceremonia de colocación de la primera piedra tuvo lugar a finales de septiembre.

Daimler Truck lleva la eficiencia al siguiente nivel: el Freightliner SuperTruck II
Daimler Truck North America presentó el Freightliner SuperTruck II en Las Vegas. El vehículo conceptual fue desarrollado como parte del programa Super-Truck cofinanciado por el Departamento de Energía de EE. UU., cuyo objetivo es reducir las emisiones en el transporte de mercancías por carretera. Como parte del programa SuperTruck, los ingenieros de Daimler Truck llevan a cabo investigaciones en tecnologías de camiones comerciales de servicio pesado de próxima generación.



Freightliner SuperTruck II

Daimler Truck y DEUTZ acuerdan colaborar en motores diésel de servicio medio y pesado
Daimler Truck ha iniciado una cooperación con DEUTZ, donde DEUTZ adquirió los derechos de propiedad intelectual *on-highway* de los motores Daimler Truck de servicio mediano para un mayor desarrollo independiente, incluso para uso fuera de carretera, por ejemplo, en agricultura o en maquinaria de construcción. Además, DEUTZ adquirió los derechos de licencia para seguir desarrollando motores Daimler Truck de servicio pesado y venderlos de forma independiente. Como compensación, Daimler Truck recibió acciones procedentes de una emisión de acciones distinta a efectivo. Daimler Truck posee ahora el 4.19 % del capital social de DEUTZ AG. Además, se realizó un pago en efectivo a Daimler Truck.

FUSO Canter celebra su 60 aniversario
FUSO, la subsidiaria japonesa de Daimler Truck y uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales de Asia, celebra el 60º aniversario de su camión ligero Canter. Desde su lanzamiento al mercado en 1963, se han producido más de 4.5 millones de FUSO Canter en todo el mundo. Hoy en día, el mundialmente popular FUSO Canter está presente en más de 90 mercados.

Daimler Truck Financial Services comienza en Francia
Daimler Truck Financial Services completó su lanzamiento global inicial con el inicio de operaciones en Francia y ahora opera en 16 mercados en todo el mundo. La empresa comenzó en diciembre de 2021 en siete países y abrió negocios en nueve mercados adicionales en solo 15 meses. Con un volumen de contratos de € 28.3 miles de millones, Daimler Truck Financial Services es uno de los mayores proveedores de servicios financieros para vehículos comerciales del mundo.

Daimler Buses presenta los autobuses interurbanos Setra Low Entry de reciente desarrollo
El Setra MultiClass 500 LE, completamente renovado, establece nuevos estándares en autobuses interurbanos de acceso bajo. La gama MultiClass 500 LE incluye modelos de autobuses de transporte público con longitudes desde 10.51 hasta 14.52 metros, con dos o tres ejes. Cubren aplicaciones que van desde el transporte periurbano hasta el transporte interurbano de larga distancia en regiones escasamente pobladas.

Daimler Truck colabora con Siemens para construir una plataforma de ingeniería digital integrada
Esta nueva plataforma permitirá a Daimler Truck explorar el futuro de la innovación en vehículos comerciales y optimizar el desarrollo de productos y la gestión del ciclo de vida de camiones y autobuses. Se implementará a nivel mundial en todos los centros de desarrollo y en todas las marcas y divisiones de Daimler Truck.

60 años de camiones Mercedes-Benz en Wörth
Con una superficie de casi tres millones de metros cuadrados, la planta de Wörth es la más grande del mundo dentro de la red de producción de Mercedes-Benz Trucks. Con alrededor de 10,000 empleados, es también el segundo empleador en Renania-Palatinado. En los 60 años transcurridos desde que comenzó la producción, en Wörth se han fabricado más de 4.4 millones de camiones, incluidos alrededor de 790,000 kits de vehículos completamente desmontados que se envían a numerosos mercados extranjeros para su montaje final en sitio.

Daimler Truck lanza camiones eléctricos de servicio mediano RIZON en Estados Unidos
Daimler Truck anunció el lanzamiento de una línea de camiones eléctricos en el mercado estadounidense bajo la nueva marca RIZON. El distribuidor exclusivo Velocity Vehicle Group (Velocity) proporcionará una red integral de ventas y servicios. Daimler Truck Financial Services apoyará a los futuros clientes de RIZON con opciones de financiamiento flexibles.

Recorriendo los Alpes con batería e hidrógeno: los camiones neutros en CO_2 de Daimler Truck demuestran sus capacidades
Los camiones de Daimler Truck con conducción neutra en emisiones de CO_2 han realizado con éxito recorridos de demostración hasta una altitud de 1,60 metros en el corazón del paisaje alpino del Tirol. Se implementaron dos variantes prototipo del camión Mercedes-Benz GenH2 con propulsión de celda de combustible basada en hidrógeno y un tractor Mercedes-Benz eActros 300 eléctrico de batería cercano al nivel de producción para el transporte de distribución.

Daimler Truck presenta Freightliner eM2, ampliando su cartera de vehículos eléctricos para el mercado de América del Norte
Daimler Truck North America (DTNA), subsidiaria estadounidense de Daimler Truck y fabricante líder de camiones medianos y pesados en América del Norte, presentó el nuevo Freightliner eM2 totalmente eléctrico para aplicaciones de reparto urbano. Con este nuevo camión, DTNA amplía su gama de vehículos eléctricos de producción en serie para el mercado norteamericano, acompañando al tractor Freightliner eCascadia Clase 8, el icónico autobús escolar eléctrico Jouley de Thomas Built Buses y la van eléctrica con plataforma FCCC MT50e.



Segunda Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG el 21 de junio de 2023

Sustentable "Made in Europe": FUSO, subsidiaria de Daimler Truck, celebra el inicio de la producción del eCanter de próxima generación
Inicio ceremonial de la producción del eCanter FUSO de próxima generación en la planta de Mitsubishi Fuso Truck Europe en Tramagal, Portugal. La producción de la planta es neutra en CO_2 y depende de fuentes de energía renovables. La producción del camión ligero totalmente eléctrico ya inició durante el primer trimestre de 2023 en la planta hermana de Kawasaki, Japón. Kawasaki entrega el eCanter FUSO Next Generation en Japón, así como en todos los demás mercados no europeos del mundo. El eCanter de próxima generación está ahora disponible en un total de 42 variantes con seis distancias entre ejes y un peso bruto vehicular de 4.25 a 8.55 toneladas. Dependiendo de la distancia entre ejes, hay disponibles tres paquetes de baterías diferentes: S, M y L. Las baterías utilizan tecnología de celdas de fosfato de hierro y litio (LFP). Se caracterizan por una larga vida útil y una mayor utilización de energía.

Exitosa Asamblea General
Los accionistas de Daimler Truck Holding AG aprobaron por amplia mayoría todos los acuerdos propuestos por la dirección, incluida la propuesta del primer pago de dividendos en la joven historia de la Compañía de € 1.30 por acción.

Estreno mundial en el Global Public Transport Summit 2023: **Mercedes-Benz eCitaro con pila de combustible: mayor autonomía gracias a la celda de combustible**
En el Global Public Transport Summit 2023 de junio, Daimler Buses presentó el primer autobús eléctrico de producción en serie con celda de combustible como extensor de rango: la celda de combustible Mercedes-Benz eCitaro. El nuevo autobús de servicio regular de cero emisiones combina una amplia autonomía con una alta capacidad de pasajeros. En la variante de autobús articulado, el eCitaro de celda de combustible puede recorrer unos 350 kilómetros sin necesidad de recargar y ofrece espacio para hasta 128 pasajeros.

Daimler Truck, Mitsubishi Fuso, Hino y Toyota Motor Corporation concluyen un Memorando de Entendimiento
A finales de mayo, Daimler Truck AG, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, Hino Motors Ltd. y Toyota Motor Corporation concluyeron un Memorando de Entendimiento (MoU) para acelerar el desarrollo de tecnologías avanzadas y fusionar FUSO e Hino bajo el paraguas de una compañía controladora. Las negociaciones para concluir los contratos finales están en curso. En el momento de cierre del presente informe no se aplicaron la NIIF 5: Activos No Circulantes Disponibles para Venta y Operaciones Discontinuadas.

Daimler Truck lamenta el fallecimiento del CFO Jochen Goetz
El Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración y los empleados de Daimler Truck recibieron con conmoción y gran tristeza la noticia del fallecimiento de su CFO, Jochen Goetz. Jochen Goetz falleció repentina e inesperadamente en un trágico incidente el 5 de agosto de 2023, a la edad de 52 años. Desde entonces, el presidente del Consejo de Administración, Martin Daum, asumió provisionalmente la responsabilidad de Finanzas y Contraloría. Con efecto a partir del 1 de abril de 2024, Eva Scherer se incorporará como nuevo miembro del Consejo de Administración y asumirá la responsabilidad de Finanzas y Contraloría. El nombramiento se realiza por tres años hasta el 31 de marzo de 2027.

95 eCitaro e infraestructura eléctrica como sistema completo para Den Haag
Daimler Buses entregará al menos 95 autobuses urbanos Mercedes-Benz eCitaro y eCitaro G monoplazas y articulados eléctricos de batería a la ciudad de Den Haag para 2024, junto con la infraestructura eléctrica necesaria para su funcionamiento. Den Haag no sólo es la tercera ciudad más grande de los Países Bajos, sino también la sede del parlamento y del gobierno del Reino de los Países Bajos y capital de la provincia de Holanda Meridional.

Día del Mercado de Capitales 2023 (*Capital Market Day*) en Boston
Tras su primer año como empresa independiente, Daimler Truck Holding AG celebró su Capital Market Day 2023 en Boston (Massachusetts, EE. UU.). Los principales temas presentados fueron un aumento en las perspectivas de utilidades para 2023, la confirmación de las ambiciones para 2025, un marco revisado de asignación de capital que incluye un programa de recompra de acciones y el compromiso de la Compañía para alcanzar sus objetivos de crecimiento sustentable para 2030. Desde principios de agosto de 2023, Daimler Truck empezó a recomprar sus acciones en el mercado abierto. Se pretende adquirir acciones propias por un valor de hasta € 2 miles de millones en un período de hasta 24 meses.

Daimler Truck, EnBW y la ciudad de Wörth am Rhein crean un negocio conjunto para un proyecto de importancia futura: la generación sustentable de calor mediante energía geotérmica en Wörth
Los socios quieren investigar conjuntamente la posibilidad de explorar, desarrollar y extraer energía respetuosa con el medio ambiente mediante calor geotérmico en la planta de producción de Mercedes-Benz en Wörth. El negocio conjunto para la generación de calor sustentable debería contribuir decisivamente a la descarbonización en la región.

Cummins, Daimler Truck y PACCAR planean un negocio conjunto en EE. UU. para la producción de celdas de batería
Accelera, subsidiaria de Cummins, Daimler Truck y PACCAR se están asociando para acelerar y localizar la producción de celdas de batería y expandir aún más la cadena de suministro de baterías en los Estados Unidos. El negocio conjunto previsto producirá celdas de batería para vehículos comerciales eléctricos y aplicaciones industriales. Se espera que la inversión total esté en el rango de entre $ 2 y $ 3 miles de millones para la fábrica de 21 gigavatios hora. Accelera by Cummins, Daimler Trucks & Buses US Holding LLC y PACCAR poseerán cada uno el 30% y controlarán conjuntamente el negocio conjunto. EVE Energy, líder mundial en la fabricación de celdas de batería LFP para la industria automotriz, que cotiza en la bolsa de valores de Shenzhen, actuará como socio tecnológico en el negocio con una titularidad del 10 % y contribuirá con su diseño de celdas de batería líder en la industria y conocimientos de fabricación.

Pedido récord para FUSO de Daimler Truck: aproximadamente 900 eCanter totalmente eléctricos para Yamato Transport en Japón
La subsidiaria japonesa Mitsubishi Fuso Bus and Truck Corporation anunció la entrega del primer eCanter FUSO Next Generation a Yamoto Transport Co, Ltd. El camión totalmente eléctrico es el primero de aproximadamente 900 vehículos totalmente eléctricos pedidos a FUSO, el pedido individual más grande de FUSO. El camión eléctrico ligero eCanter hasta la fecha. Sucesivamente se realizan entregas de otros vehículos al cliente.

El camión Mercedes-Benz GenH2 supera los 1,000 kilómetros con un tanque de hidrógeno líquido
Con el #HydrogenRecordRun, Daimler Truck alcanza un nuevo hito en su doble estrategia de vehículos propulsados por hidrógeno y baterías. El prototipo completó el viaje de Wörth a Berlín completamente cargado y con un peso bruto vehicular de 40 toneladas en condiciones reales, sin emitir CO_2 durante el viaje.



Daimler Truck #HydrogenRecordRun: El camión de Mercedes-Benz GenH2 rompe la marca de los 1,000 kilómetros con un tanque de hidrógeno líquido

Daimler Truck publica Marco de Financiamiento Ecológico
Con la publicación del Marco de Financiamiento Ecológico, la Compañía creó la base para la emisión de bonos ecológicos y la utilización de otros instrumentos de financiamiento ecológico. Los ingresos recaudados se destinarán a financiar proyectos de sustentabilidad, como el desarrollo y la fabricación de camiones y autobuses con cero emisiones y la generación de electricidad y calor a partir de fuentes de energía renovables.

Daimler Truck Financial Services y Electrada desarrolla una solución *Charging-as-a-Service* (Carga como Servicio) para camiones y autobuses eléctricos en EE. UU. UU.
En EE. UU., Daimler Truck Financial Services se ha asociado con Electrada, desarrollador, propietario y operador de infraestructura de carga de vehículos eléctricos, para apoyar a los clientes de Daimler Truck Financial Services en la transformación hacia el transporte sustentable. Las empresas firmaron un acuerdo para desarrollar una solución de carga como servicio (CaaS). En un primer paso, la solución todo en uno se desarrollará para proyectos con clientes seleccionados en EE. UU. en la primera mitad de 2024.

Mercedes-Benz Trucks celebra el estreno mundial del camión eléctrico de recorridos largos eActros 600
Mercedes-Benz Trucks presentó la versión de serie del primer camión eléctrico de batería de recorridos largos con una estrella y presentó en primicia mundial el Mercedes-Benz eActros 600 ante un público internacional. Con el camión eléctrico de carga pesada, el fabricante quiere definir un nuevo estándar en el transporte por carretera en términos de tecnología, sustentabilidad, diseño y rentabilidad para los operadores de flotas eléctricas.

FUSO, subsidiaria de Daimler Truck, presenta el camión pesado Super Great completamente remodelado
El nuevo camión FUSO Super Great combina alto rendimiento con eficiencia y características de seguridad avanzadas. El vehículo comparte la plataforma global con los camiones pesados Daimler Truck y está equipado con el motor 6R30 de alto rendimiento de 12.8 litros, basado en el motor OM471 y producido en la planta de Daimler Truck en Mannheim, Alemania.



Camión RIZON para entregas urbanas

Daimler Truck North America inicia la producción en serie del Freightliner eM2 eléctrico de batería
Daimler Truck North America (DTNA) inicia la producción en serie del Freightliner eM2 en su planta de fabricación de Portland (Oregón, EE. UU.). El camión eléctrico de batería de servicio mediano está diseñado para aplicaciones de recolección y entrega y representa uno de los diez vehículos eléctricos de batería de Daimler Truck que se producen en serie en todo el mundo.

La marca de camiones eléctricos Daimler Truck RIZON ha logrado la homologación total en EE. UU.
RIZON, la marca más nueva de Daimler Truck, ha logrado la homologación total en Estados Unidos, allanando el camino para la venta de sus camiones eléctricos en todo el país. RIZON recibió recientemente la certificación de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) y dos Órdenes Ejecutivas de CARB y cumple plenamente con las Normas Federales de Seguridad de Vehículos Automotores de EE. UU.

Sistema de Medición del Rendimiento

Sistema de medición del rendimiento basado en valor
El sistema de medición del rendimiento basado en valor de Daimler Truck tiene como objetivo garantizar que en nuestras decisiones se consideren los intereses y demandas de nuestros inversionistas. Por lo tanto, la dirección financiera de Daimler Truck está ligada al desarrollo del valor de la Compañía. De esta forma, también se tienen en cuenta las expectativas de rentabilidad de los inversionistas de Daimler Truck.

Medidas financieras del desempeño

Ingresos por Ventas
Los ingresos por ventas son el indicador de referencia para el rendimiento relacionado con las ventas del Grupo, el Negocio Industrial y sus segmentos, así como para los Financial Services. Para el Negocio Industrial, proviene principalmente de la venta de vehículos y refacciones, así como de otros servicios relacionados con vehículos. Adicionalmente se incluyen los ingresos del negocio de renta y arrendamiento, así como los intereses del negocio de Financial Services.

EBIT
El EBIT se utiliza como medida de la utilidad de operación para el Grupo, el Negocio Industrial y los segmentos. Como utilidad antes de intereses e impuestos, el EBIT refleja la responsabilidad de las utilidades de los segmentos.

El EBIT respectivo se deriva de la utilidad bruta, que es el resultado de los ingresos menos el costo de las ventas. A continuación, se calcula la utilidad de operación (EBIT), teniendo en cuenta los gastos de venta, los gastos generales de administración, los costos de investigación y desarrollo no capitalizados y otros ingresos y gastos. El EBIT del Negocio Industrial incluye además otras partidas de reconciliación del Grupo que no pueden asignarse a los segmentos. El EBIT de Financial Services ya incluye los intereses resultantes por las actividades de operación, que son típicos en el negocio bancario.

Para ofrecer una imagen más transparente de nuestra actividad en curso, también calculamos y comunicamos el EBIT ajustado del Grupo, del Negocio Industrial y de sus segmentos y Financial Services. Los ajustes incluyen partidas individuales si tienen efectos importantes en un año de información o, en casos especiales, después de la aprobación del CFO de Daimler Truck. Estas partidas individuales pueden referirse, en particular, a procedimientos legales y medidas relacionadas, medidas de reestructuración y transacciones M&A.

Retorno sobre ventas (Negocio Industrial)
El retorno sobre ventas se utiliza para evaluar la rentabilidad basada en ventas en el Negocio Industrial. Este se calcula como la relación entre el EBIT y los ingresos por ventas. El principal factor que influye en los ingresos por ventas es la venta de unidades. Basándonos en el EBIT ajustado, también informamos el retorno sobre ventas ajustado para el Negocio Industrial y sus segmentos.

Retorno sobre el capital empleado (Negocio Industrial)
El retorno sobre el capital empleado se utiliza para evaluar la rentabilidad del capital invertido en el Negocio Industrial. Se calcula como el índice entre el EBIT y los activos netos de operación promedio del Negocio Industrial. Si el retorno sobre el capital empleado excede el índice de costo de capital antes de impuestos, se crea valor desde la perspectiva de nuestros accionistas. El índice de costo del capital se deriva de las tasas mínimas de retorno de nuestros inversionistas de capital y acreedores. Para el ejercicio fiscal 2023, la tasa de costo de capital para el Negocio Industrial es del 12 % antes de impuestos.

Activos netos de operación (Negocio Industrial)
Los segmentos del Negocio Industrial son responsables de todos los activos y pasivos que se encuentran bajo su control operativo. Su valor neto representa el capital empleado por los segmentos del Negocio Industrial para el funcionamiento de sus negocios. Los activos netos de operación del Negocio Industrial incluyen adicionalmente otras partidas de conciliación del Grupo que no pueden ser asignadas a los segmentos. Las partidas relacionadas con liquidez, impuestos sobre la renta o pensiones no forman parte del activo neto de operación. La dirección del Negocio Industrial y sus segmentos se basa en los activos netos de operación promedio del año, que se calcula a partir de los activos netos de operación promedio del cierre del respectivo trimestre.

Flujo de Efectivo Libre (Negocio Industrial)
El principal indicador de la solidez financiera del Daimler Truck Group es el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial. Además de los flujos de efectivo procedentes de las actividades de operación, también se incluyen los flujos de efectivo procedentes de las actividades de inversión del Negocio Industrial. Los flujos de efectivo procedentes de la compra y venta de títulos de deuda negociables e inversiones en efectivo similares incluidos en los flujos de efectivo procedentes de actividades de inversión se eliminan, ya que estos valores se clasifican como efectivo y equivalentes de efectivo y, por tanto, su variación no forma parte del flujo de efectivo libre del Negocio Industrial.

Por otra parte, los efectos relacionados con el reconocimiento de los derechos de uso resultantes de la contabilidad de los arrendatarios, que son principalmente no efectivos, se incluyen en el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial. El flujo de efectivo libre del Negocio Industrial también incluye otras partidas de reconciliación no atribuibles a los segmentos.

Para una presentación más transparente del negocio en curso, identificamos e informamos adicionalmente de un flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial.

Inversiones en propiedades, plantas y equipo
Las inversiones del Grupo en propiedades, plantas y equipo son un indicador clave del rendimiento de Daimler Truck para la gestión de nuestra base de activos. Sirven para seguir aumentando el atractivo y la viabilidad futura de nuestra gama de productos y procesos de producción. Además de las inversiones en plantas y equipo, esta partida también incluye inversiones en terrenos, construcciones e instalaciones operativas.

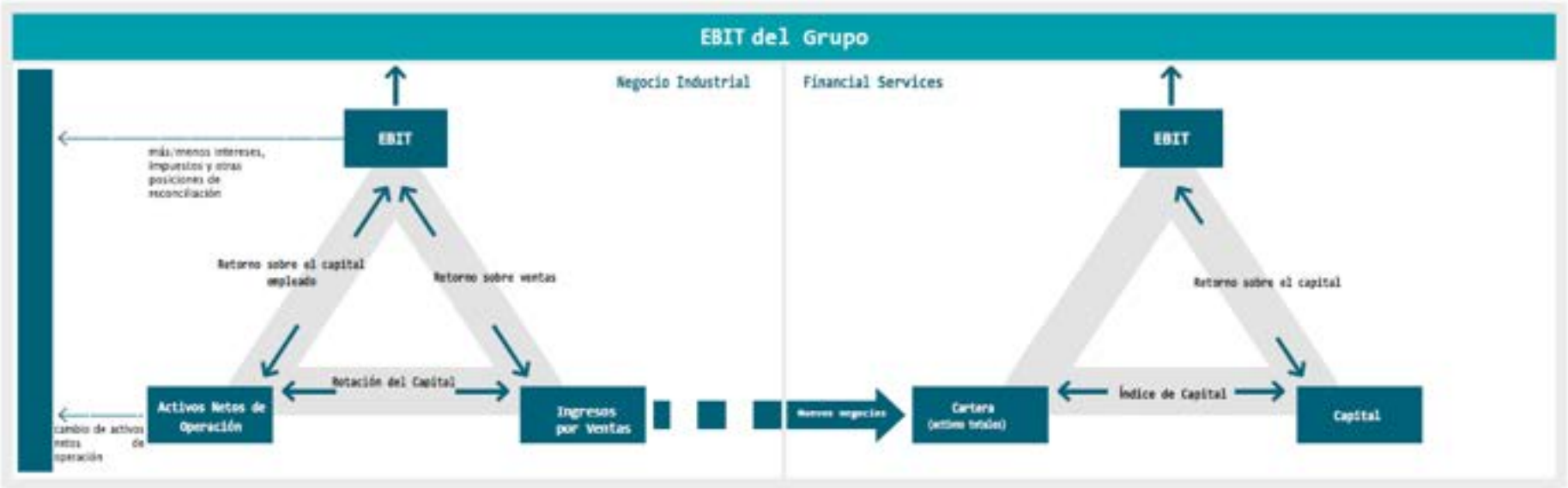
Investigación y desarrollo
Los gastos de investigación y desarrollo del Grupo son otro indicador clave de nuestro rendimiento. Este indicador se utiliza para apoyar la toma de decisiones sobre actividades futuras en relación con los retos tecnológicos que se avecinan y, de este modo, seguir reforzando la posición competitiva de Daimler Truck. Además de los gastos de investigación y desarrollo no capitalizados, también se incluyen los gastos de desarrollo capitalizados del Grupo.

Retorno sobre el capital (Financial Services)
Para Financial Services, la rentabilidad se evalúa con base en el retorno sobre el capital. El retorno sobre el capital se calcula como el EBIT dividido entre el promedio trimestral de capital del segmento. Si el retorno sobre el capital es superior al costo del capital, creamos valor para los accionistas en el segmento Financial Services. El índice de costo del capital para el ejercicio fiscal 2023 es 14 %. Con base en el EBIT ajustado, también informamos un retorno ajustado sobre el capital para Financial Services.

Nuevos negocios (Financial Services)
Los nuevos negocios son un indicador clave del rendimiento financiero para Financial Services. La cifra indica el volumen de contratos de reciente conclusión de contratos de arrendamiento y financiamiento.

B.02

Sistema de medición del rendimiento



Medidas no financieras de rendimiento

Además de las medidas financieras, utilizamos diversas medidas no financieras para gestionar la Compañía. En este sentido son especialmente importantes las ventas de unidades del Negocio Industrial. Se calculan como el total de las ventas de vehículos en el Negocio Industrial menos transacciones entre segmentos del Grupo. Adicionalmente, Daimler Truck tiene objetivos no financieros en el área de sustentabilidad, los cuales se describen con mayor detalle en el capítulo **Sustentabilidad en Daimler Truck**. Los componentes no financieros relacionados con la sustentabilidad también están anclados en la remuneración variable del Consejo de Administración. Durante el ejercicio fiscal 2023, las ventas de vehículos libres de emisiones, la reducción de emisiones de CO_2 de nuestros sitios de producción de Daimler Truck, el bienestar de empleados y la participación, a nivel mundial, de directoras mujeres, fueron considerados en el modelo de remuneración. Esto crea un incentivo para implementar de manera consistente nuestra estrategia comercial sustentable.

Definición de sensibilidades

Para una descripción cualitativa-comparativa de cambios por cifra clave, nosotros utilizamos los siguientes intervalos.

El mercado general, así como las ventas de unidades y los ingresos por ventas, se consideran al nivel del año anterior si se encuentran dentro de un rango de menos 2.0 % a +2.0 %. Si hay un cambio en un rango entre menos 2.0 % y menos 7.5 % o entre +2.0 % y +7.5 %, nos referimos a un ligero descenso o aumento en comparación con el año anterior. Si la variación es superior al +7.5 % o inferior a menos 7.5 % con respecto al año anterior, la calificamos de aumento o disminución significativos.

Se considera que el EBIT y el EBIT ajustado, los gastos en investigación y desarrollo y las inversiones en propiedades, plantas y equipo se sitúan en el nivel del ejercicio anterior si se encuentran dentro de un intervalo de menos 5.0 % a +5.0 %. Si se produce una variación en un intervalo por debajo de menos 5.0 % y menos 15.0 % o entre +5.0 % y +15.0 %, se habla de una ligera disminución o un ligero aumento con respecto al año anterior. Si la variación es superior a +15.0 % o inferior a -15.0 % en comparación con el año anterior, lo clasificamos como aumento o disminución significativos.

El flujo de efectivo libre del Negocio Industrial se considera al nivel del año anterior si se encuentra dentro de un rango de menos 10.0 % a +10.0 %. Si se produce una variación en un rango comprendido entre menos 10.0 % y menos 25.0 % o entre +10.0 % y +25.0 %, nos referimos a una ligera disminución o un ligero aumento en comparación con el año anterior. Si la variación es superior al +25.0 % o inferior a menos 25.0 % en comparación con el año anterior, la calificamos como aumento o disminución significativos.

Indicadores clave del rendimiento

Los indicadores clave del rendimiento del Grupo Daimler Truck en el sentido de la Norma Contable Alemana nº 20 (Deutscher Rechnungslegungs Standard o DRS) para 2023 incluyen las siguientes medidas de rendimiento a nivel del Grupo: ingresos por ventas, EBIT y EBIT ajustado. Los más importantes para el Negocio Industrial son las ventas de unidades y el flujo de efectivo libre. El retorno ajustado sobre capital y los nuevos negocios constituyen las medidas de rendimiento más importantes para el segmento de Financial Services.

Se puede encontrar información detallada sobre la evolución de los indicadores no financieros de rendimiento en los capítulos Condiciones Económicas y Desempeño Comercial, Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera, Sustentabilidad en Daimler Truck, así como en Perspectivas en el Informe Combinado de la Administración, así como en el informe de remuneraciones en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Declaración sobre Gobierno Corporativo

La declaración sobre Gobierno Corporativo combinada para la Compañía y el Grupo de conformidad con la Sección 289f y Sección 315d del Código de Comercio Alemán (HGB) puede encontrarse en el capítulo **Declaración sobre Gobierno Corporativo** del Informe Anual y en la página de inicio de la Compañía en www.daimlertruck.com/en/company/corporategovernance/declarations-reports. De conformidad con la Sección 317 apartado 2 Párrafo 6 del Código de Comercio de Alemania (HGB), el objetivo de la auditoría de las declaraciones de acuerdo con la Sección 289f Apartados 2 y 5 y la Sección 315d del Código de Comercio de Alemania (HGB) se limita a la determinación de si dichas declaraciones realmente se han proporcionado.

Condiciones Económicas y Desempeño Comercial

La definición de las sensibilidades para la descripción comparativa cualitativa de los cambios en las cifras clave ("al", "ligeramente" y "significativamente" por encima o por debajo del nivel del año anterior) se puede encontrar en el capítulo **Perfil Corporativo** del informe combinado de la administración

La economía mundial

A pesar de las crisis geopolíticas, el desarrollo de la economía mundial en el año del informe fue más estable de lo esperado originalmente. Las cadenas de suministro internacionales se han estabilizado en gran medida y se han levantado las restricciones de COVID 19. Sin embargo, los cuellos de botella regionales y sectoriales en la oferta continuaron generando limitaciones. El impacto económico real de la guerra entre Rusia y Ucrania se ha debilitado en comparación con 2022, lo que se reflejó principalmente en la reducción de los precios de la energía. Incluso la temida escasez de gas natural en Europa no se ha materializado. Del mismo modo, el ataque terrorista de Hamás en octubre no tuvo un impacto sostenido en el nivel de precios del petróleo crudo. En general, la presión sobre los precios mundiales disminuyó durante el año analizado, aunque las tasas de inflación todavía estaban muy por encima de los valores objetivo de los bancos centrales. La inflación mundial promedió alrededor del 5.5 % en 2023, lo que llevó a un entorno de política monetaria restrictivo continuo. El producto interno bruto (PIB) mundial aumentó aproximadamente un 2.5 % en el último ejercicio fiscal.

La economía estadounidense se desarrolló con más fuerza de lo esperado. La Reserva Federal (Fed) aumentó la tasa de interés clave a un rango del 5.25 % al 5.50 % durante 2023 debido a las tasas de inflación aún altas. El aumento medio de los precios al consumo el año pasado fue del 4.1 %. Sin embargo, el consumo privado aumentó significativamente, también debido a un mercado laboral fuerte y al exceso de ahorro disponible. La economía estadounidense creció un 2.5 % en el año calendario 2023.

En la zona del euro, las condiciones en los mercados energéticos mejoraron a lo largo del año, lo que se reflejó en la caída de los precios del petróleo crudo, el gas y la electricidad. Sin embargo, la inflación de 2023 se mantuvo un 5.4 % por encima del valor objetivo, lo que significa que el Banco Central Europeo (BCE) aumentó aún más su tipo de interés clave durante el último año. A finales de 2023, el tipo de interés oficial era del 4.5 %. En general, hubo una clara desaceleración económica en la zona del euro en comparación con 2022, con un crecimiento de solo el 0.5 %, aunque esto varió regionalmente: el desempeño de la economía alemana cayó un 0.1 %, el PIB en Francia aumentó ligeramente un 0.9 % y en realidad, la economía española creció un 2.5 % en general.

En Japón, la economía creció un 1.9 %, por encima de la media de largo plazo. Después de que se levantó la política de cero COVID 19, la economía china se recuperó más lentamente de lo esperado. Sin embargo, el objetivo oficial del gobierno chino se alcanzó con un crecimiento del 5.2 %. En Brasil, el PIB creció alrededor del 3.0 %, y la menor inflación permitió al banco central brasileño recortar las tasas de interés clave a lo largo del año.

En este entorno, los tipos de cambio eran volátiles. El tipo de cambio del dólar estadounidense frente al euro osciló entre 1.05 y 1.13 durante el año. A finales de año, el euro era alrededor de un 4 % más fuerte que a finales de 2022. El yen japonés fluctuó frente al euro entre 138 y 164. A finales de año, el euro se apreció más de un 11 %. El euro perdió alrededor del 5 % frente al real brasileño.

El mercado de vehículos comerciales

Los principales mercados de camiones evolucionaron muy positivamente. En América del Norte, el mercado de camiones pesados (Clase 8) creció un 7 % hasta 331 miles de unidades. Las ventas de camiones pesados también fueron muy dinámicas en la región EU30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega). El volumen de mercado aumentó un 15 % hasta 342 miles de unidades en el año del informe. El mercado brasileño de camiones pesados se debilitó significativamente, con una caída del 17 % en comparación con el año anterior. En Japón, el volumen de mercado de camiones pesados aumentó un 24 %, mientras que en China el mercado creció un 36 %.

Los principales mercados de venta de autobuses pesados también obtuvieron buenos resultados en el año del informe. Aunque el volumen de mercado en la región EU30 todavía estaba por debajo del nivel prepandémico, registró un fuerte crecimiento del 20 % en comparación con el año anterior. El mercado brasileño de autobuses pesados continuó su tendencia ascendente en 2023, aumentando un 18 %.

Desempeño comercial

Ventas de Unidades

Daimler Truck aumentó las ventas de unidades a 526,053 (2022: 520,291) vehículos en 2023. La proporción de vehículos libres de emisiones ha aumentado significativamente a 3,443 (2022: 914) unidades. El comportamiento de las ventas de unidades se muestra en la tabla B. 03 y se explica a continuación a nivel de segmento.

El segmento **Trucks North America** logró ventas de unidades de 195,014 vehículos (+4%) en 2023 debido a la fuerte demanda del mercado y a pesar de los cuellos de botella de los proveedores. En EE. UU., pudimos aumentar nuestras ventas de unidades a 162,949 camiones en un 3 % en comparación con el año anterior. Logramos un aumento significativo en las ventas de unidades en Canadá con 16,420 unidades (+13%) y en México con 13,867 unidades (+16%).

En 2023, el segmento **Mercedes-Benz** registró una ligera caída en las ventas de unidades con 158,511 (2022: 166,369) vehículos. A pesar de los cuellos de botella de los proveedores y respaldadas por la mejora de las condiciones del mercado, las ventas en la región EU30 aumentaron significativamente un 9% a 94,001 unidades. En contraste, las ventas de unidades en Brasil, nuestro principal mercado en América Latina, cayeron significativamente un 52% a 17,487 unidades, principalmente debido a la introducción de la norma de emisiones Euro VI.

Las ventas de unidades en el segmento **Trucks Asia** aumentaron un 3% a 161,171 vehículos debido a una demanda general más fuerte del mercado y a la disminución de los cuellos de botella de los proveedores. En Japón, las ventas de unidades aumentaron significativamente un 38% hasta 39,021 camiones y autobuses. En India, el segmento también registró un aumento significativo del 39% a 25,435 unidades. Por el contrario, las ventas de unidades en Indonesia cayeron un 20% hasta un total de 35,311 unidades debido a la caída del mercado.

Las ventas de unidades de nuestro negocio conjunto chino Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), al que también contribuyen los camiones de la marca Auman y, desde el cuarto trimestre de 2022, los camiones Mercedes-Benz producidos en China, aumentaron significativamente. a 70,078 unidades (2022: 49,159). La mejora de las ventas de unidades se debió principalmente al comportamiento del mercado en China en comparación con el nivel muy bajo del año anterior.

Las ventas de unidades en el segmento **Daimler Buses** en 2023 fueron significativamente superiores a las del año anterior con 26,168 unidades (+9%). El aumento de las ventas de unidades se debió principalmente a una recuperación en el mercado europeo de autocares, lo que llevó a un aumento significativo de las ventas de unidades en la región EU30 del 26% hasta 7,976 unidades. En América del Norte, las ventas de unidades también aumentaron significativamente un 39% a 3,834 unidades. Por el contrario, las ventas de unidades en Brasil, nuestro principal mercado en América Latina, cayeron alrededor de un 12% a 9,480 unidades, principalmente debido a la introducción de la norma de emisiones Euro VI.

En el año de informe 2023, el segmento de **Financial Services** arrendó o financió más de uno de cada cinco vehículos nuevos del Grupo Daimler Truck en 16 mercados. A finales de 2023, el segmento tenía un volumen total de contratos de € 28.3 miles de millones (+17%). Por un lado, este crecimiento fue atribuible a las sólidas operaciones en América del Norte. Por otro lado, el crecimiento se caracterizó por el inicio de actividades de operación en Alemania y Francia, así como por la evolución positiva en los mercados de la Fase 2. Ajustado por los tipos de cambio y los volúmenes de contratos en Alemania y Francia, esto corresponde a un crecimiento del 17 %. A lo largo del año, Financial Services concluyó nuevos contratos de financiamiento y leasing en todo el mundo por un valor total de € 11.3 miles de millones (+20%).

B.03

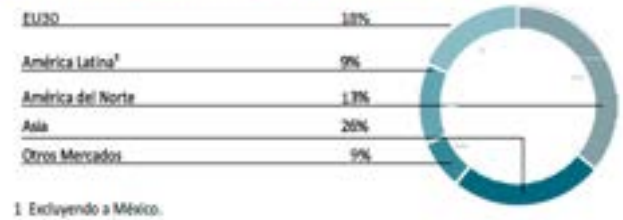
Ventas de Unidades[1]

	2023	2022	Cambio %
Daimler Truck Group	526,053	520,291	+1
Trucks North America	195,014	186,779	+4
Mercedes-Benz	158,511	166,369	-5
Trucks Asia	161,171	155,967	+3
Daimler Buses	26,168	24,041	+9

1 El total de los segmentos no corresponde a ventas de unidades a nivel Grupo debido a eliminaciones entre segmentos.

B. 04

Estructura de Ventas de Unidades de Daimler Truck



1 Excluyendo a México.

B. 05

Participaciones de Mercado[1]

en %	2023	2022	2023/2022 Cambio en puntos porcentuales
Trucks North America			
América del Norte[2] Clase 8	39.1	40.0	-1.0
América del Norte[2] Clase 6-7	34.8	37.6	-2.8
América del Norte[2] Clase 6-8	37.8	29.3	-1.6
Mercedes-Benz			
EU30[3] HDT	19.0	20.0	-1.0
EU30[3] MDT	25.3	29.3	-4.1
EU30[3] HDT/MDT	19.6	20.9	-1.2

1 Con base en información de autoridades de registro de las regiones y en estimaciones en mercados individuales.
2 Estados Unidos, Canadá y México.
3 Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega

Situación de pedidos
En los segmentos de vehículos se producen tanto vehículos preconfigurados por el fabricante como vehículos equipados por pedido según las necesidades de los clientes. En este contexto, ajustamos de forma flexible las capacidades de los distintos modelos individuales a la cambiante demanda.

Los pedidos entrantes y los pedidos atrasados disminuyeron en el ejercicio 2023 en comparación con el alto nivel del año anterior. Esto resultó, entre otras cosas, por la normalización del comportamiento de pedidos y efectos de recuperación.

Actividades de inversión e investigación

Inversión en propiedades, plantas y equipo
La inversión en propiedades, plantas y equipo del Grupo Daimler Truck ascendió a € 1,026 millones en 2023 y, por tanto, fue ligeramente superior que durante el año anterior [2022: € 898 millones].

Todos los segmentos se enfocaron en la transformación. Se realizaron inversiones principalmente en nuevas tecnologías (por ejemplo, vehículos libres de emisiones y digitalización) y en el desarrollo ulterior de productos, así como en la expansión de centros de ventas y refacciones.

Las inversiones en propiedades, plantas y equipo en el segmento de **Trucks North America** ascendieron a € 235 millones y, por lo tanto, fueron ligeramente superiores al nivel del año anterior [2022: € 216 millones]. Estas se caracterizaron por la expansión de instalaciones productivas y centros de pruebas, así como inversiones en nuevo equipo de producción para apoyar la transformación hacia vehículos sin emisiones.

Las inversiones en propiedades, plantas y equipo del segmento **Mercedes-Benz** se realizaron principalmente en la preparación para la producción de proyectos principales, incluyendo el cumplimiento con nuevos requisitos legales y el lanzamiento de modelos adicionales libres de emisiones. En la función de ventas, se realizaron inversiones adicionales principalmente en el establecimiento de infraestructura del negocio propio de refacciones de la Compañía, después de la escisión del antiguo Daimler AG (ahora Mercedes-Benz Group AG). En conjunto, las inversiones en propiedades, plantas y equipo ascendieron a € 533 millones a finales de 2023 y, por tanto, fueron significativamente superiores a las del ejercicio anterior (2022: € 431 millones).

Las inversiones en propiedades, plantas y equipo en el segmento de **Trucks Asia** ascendieron a € 128 millones en 2023 y, por tanto, fueron significativamente inferiores a las del año anterior (2022: € 153 millones), influenciadas en gran medida por el cambio del tipo de cambio contra el yen japonés. Las áreas principales de inversión fueron la movilidad eléctrica, digitalización y nuevas tecnologías, así como la expansión y optimización de las infraestructuras. Estas inversiones apoyaron la transformación a las nuevas tecnologías, el establecimiento de una cartera de productos sustentable y competitiva y el aumento de la participación de mercado.

Con € 115 millones, las inversiones en propiedades, plantas y equipo en el segmento **Daimler Buses** fueron significativamente superiores a las del ejercicio anterior (2022: € 85 millones). El enfoque en 2023 se centró en la conclusión del Centro de Servicio en Berlín y la expansión de las locaciones de Holysov (República Checa), Ligny (Francia) y Hosdere (Turquía)

Investigación y desarrollo
En términos de gasto en investigación y desarrollo (incluyendo capitalización), Daimler Truck se adhiere a sus objetivos estratégicos e invirtiendo en la transformación como prioridad. En 2023, el enfoque se centró en vehículos libres de emisiones y conducción automatizada. Por ejemplo, el desarrollo de la conducción autónoma se impulsó hacia la implementación comercial. Además, se realizaron inversiones en eficiencia de combustible y la optimización de la cartera de productos existente. El gasto en investigación y desarrollo fue por un importe de € 1,965 millones (incluyendo capitalización) y fue, por lo tanto, ligeramente superior al nivel del ejercicio anterior (2022: € 1,785 millones).

De los costos de desarrollo, € 208 millones fueron capitalizados (2022: € 167 millones), equivalentes a una tasa de capitalización del 11 % (2022: 9 %). La amortización del gasto en desarrollo e investigación capitalizada fue por un importe de € 94 millones en el ejercicio del informe (2022: € 120 millones).

El gasto en investigación y desarrollo en el segmento de **Trucks North America** ascendió a € 663 millones, un ligero incremento en comparación con el año anterior (2022: € 599 millones), principalmente debido a inversiones en el desarrollo de vehículos libres de emisiones y en la mejora de la eficiencia de combustible y el rendimiento de los productos existentes.

En 2023, el gasto en investigación y desarrollo del segmento **Mercedes-Benz** siguió centrándose en el desarrollo de vehículos impulsados por baterías e hidrógeno. Al mismo tiempo, se adaptó el tren motriz a futuras normas de emisiones. Los gastos ascendieron a € 801 millones, por tanto, ligeramente por encima del nivel del año anterior (2022: € 736 millones).

El gasto en investigación y desarrollo del segmento de **Trucks Asia**, de € 179 millones, fue ligeramente inferior al del año anterior (2022: € 194 millones), influido en gran medida por el tipo de cambio frente al yen japonés. La atención se centró en el desarrollo de vehículos totalmente eléctricos y servicios digitales, así como en el perfeccionamiento de la cartera existente.

En el segmento **Daimler Buses**, se invirtieron € 172 millones en investigación y desarrollo en 2023 (2022: € 148 millones). El gasto fue, por tanto, significativamente superior al del año anterior. En 2023, la atención cambió a los sistemas de conducción libres de emisiones. También se realizaron inversiones en la preparación de la cartera de autobuses de pasajeros para cumplir con la norma de emisiones Euro VII.

Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera

Para ofrecer una mejor visión de la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital, así como de la situación financiera, del estado de resultados condensado, el estado condensado de flujos de efectivo y el estado condensado de situación financiera para, además del Grupo Daimler Truck, el "Negocio Industrial" y para "Financial Services". Las columnas "Negocio Industrial" y "Financial Services" representan una perspectiva de negocios. El Negocio Industrial comprende las divisiones de vehículos Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia y Daimler Buses, así como la reconciliación. Financial Services corresponde a la división de Financial Services. Las eliminaciones de las transacciones intragrupo entre el Negocio Industrial y Financial Services se asignan generalmente al Negocio Industrial y se reportan en la reconciliación.

La siguiente información explica los cambios en el ejercicio del informe en comparación con el año anterior y considera todos los efectos que resultan significativos desde la perspectiva del Grupo Daimler Truck.

La definición de las sensibilidades para la descripción comparativa cualitativa de los cambios en las cifras clave ("al", "ligeramente" y "significativamente" por encima o por debajo del nivel del año anterior) se puede encontrar en el capítulo **Perfil Corporativo** del informe combinado de la administración

Debido al redondeo, las cifras individuales pueden no coincidir exactamente con los totales mostrados y los porcentajes presentados pueden no reflejar con exactitud los valores absolutos a los que se refieren.

Rentabilidad

Estado de resultados del Grupo Daimler Truck

En € 55.9 miles de millones, los **ingresos por ventas** del Grupo Daimler Truck en 2023 fueron 10 % superiores al nivel del año anterior (2022: € 50.9 miles de millones), una mejora importante. Los ingresos por ventas del Negocio Industrial también incrementaron significativamente 8% hasta € 53.2 miles de millones (2022: € 49.2 miles de millones). El incremento en ingresos por ventas resultó principalmente por una mejora en la fijación de precios netos en los segmentos de vehículos, así como por efectos positivos de volumen y mezcla en ventas de unidades. Ajustados por efectos del tipo de cambio, los ingresos por ventas del Grupo incrementaron 13 %. Los efectos negativos del tipo de cambio resultaron principalmente por la conversión del dólar de EE. UU. y el yen de Japón. **B. 06**

El **costo de ventas** ascendió a € 44.0 miles de millones en el año del informe, lo que supone un ligero incremento del 6 % en comparación con el año anterior. El aumento del costo de ventas refleja principalmente el incremento en ventas de unidades y costos de materiales. Los efectos del tipo de cambio, específicamente por la conversión del dólar de EE. UU y el yen de Japón tuvieron un efecto compensatorio. **B. 07**

En general, la **utilidad bruta** incrementó de forma significativa hasta € 11.9 miles de millones (2022: € 9.4 miles de millones) y como porcentaje de los ingresos por ventas a 21.3 % (2022: 18.5 %). **B. 07**

En € 2.9 miles de millones, los **gastos de venta** estuvieron al mismo nivel del año anterior. Lo anterior incluyó una partida especial que resultó del deterioro de cuentas por cobrar comerciales en relación con la guerra entre Rusia y Ucrania. La razón de gastos de venta a ingresos por ventas cayó de 5.7 % a 5.2 %. **B. 07**

B. 06

Ingresos por ventas por segmento y por región

En millones de euros	2023	2022	23/22 Cambio %
Grupo Daimler Truck	55,890	50,945	+10
del Negocio Industrial	53,216	49,186	+8
Segmentos			
Trucks North America	23,492	22,039	+7
Mercedes-Benz	21,638	20,213	+7
Trucks Asia	7,060	6,499	+9
Daimler Buses	4,566	3,689	+24
Financial Services	2,674	1,759	+52
Reconciliación	-3,541	-3,253	+9
Regiones			
Europa	18,426	15,330	+20
Alemania	6,845	5,532	+24
América del Norte	24,613	22,587	+9
Estados Unidos	20,056	19,175	+5
Asia	7,172	6,546	+10
Japón	3,400	2,864	+19
América Latina[1]	3,521	4,587	-23
Otros Mercados	2,158	1,895	+14

1 Excluyendo a México.

En el pasado ejercicio fiscal, los **costos de administración** aumentaron de forma importante de € 2.0 miles de millones a € 2.4 miles de millones. El incremento se debió principalmente a mayores costos de personal y de TI, especialmente en relación con la escisión. La relación de costos de administración a ingresos por ventas incrementó de 3.8 % a 4.3 % **B. 06**

En € 1.8 miles de millones, los **gastos de investigación y desarrollo no capitalizados** en el año 2023 fueron ligeramente superiores al nivel del año anterior (2022: € 1.6 miles de millones). Para más información sobre las actividades de investigación y desarrollo del Grupo, véase el capítulo **Condiciones Económicas y Desempeño Comercial** del Informe Combinado de la Administración. **B. 07**

Los **otros ingresos de operación** fueron inferiores al nivel del ejercicio anterior en € 563 millones (2022: € 703 millones). El año anterior incluyó ingresos por compras a precio de oferta para adquisiciones a un precio inferior al valor de mercado y por la terminación de relaciones preexistentes en relación con el negocio adquirido de servicios financieros. **B. 07**

En 2023 la **utilidad sobre inversiones registradas utilizando el método de participación, neta**, fue por un importe de menos € 109 millones, significativamente mejor que el nivel del ejercicio anterior (2022: menos € 226 millones). La diferencia se debe principalmente al importe en libros registrado mediante el método de participación de Daimler Kamaz Truck Holding GmbH ("DKTH") en el ejercicio anterior como resultado de la guerra ente Rusia y Ucrania. Daimler Truck enajenó DKTH el 30 de diciembre de 2022. **B. 07**

Los **otros ingresos/gastos financieros netos** disminuyeron de € 90 millones a menos € 132 millones, principalmente debido a efectos del cambio en tasas de descuento, lo que conllevó a efectos positivos especiales durante el ejercicio anterior debido al incremento en tasas de interés. **B. 07**

Las **utilidades antes de intereses e impuestos** (EBIT) de € 5.2 miles de millones en el ejercicio 2023 fueron significativamente superiores a la cifra del ejercicio anterior de € 3.5 miles de millones. Existieron efectos positivos sobre el EBIT principalmente debido a una mejora en la fijación de precios netos en los segmentos vehiculares, por efectos positivos de volumen y mezcla en las ventas de unidades y por sucesos positivos en el negocio de postventas. Esto fue compensado por el incremento en costos relacionado con la inflación, específicamente en costos de materiales, así como mayores costos de personal. **B. 07**

B. 07

Estado de Resultados Consolidado Condensando

	Grupo Daimler Truck		Negocio Industrial		Financial Services	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
En millones de euros						
Ingresos por ventas	55,890	50,945	53,216	49,186	2,674	1,759
Costo de Ventas	-43,968	-41,513	-41,824	-40,224	-2,144	-1,289
Utilidad bruta	11,922	9,432	11,392	8,963	530	470
Gastos de Ventas	-2,890	-2,928	-2,760	-2,806	-130	-121
Gastos Administrativos	-2,413	-1,957	-2,195	-1,741	-218	-216
Costos de Investigación y Desarrollo No Capitalizados	-1,757	-1,618	-1,757	-1,618	–	–
Otros ingresos/gastos de operación	563	703	557	521	6	182
Utilidad/pérdida sobre inversiones registradas con el método de participación, neta	-109	-226	-109	-226	–	–
Otros ingresos/gastos financieros, netos	-132	90	-131	93	-1	-4
EBIT	5,183	3,496	4,997	3,185	186	310
Ingresos/gastos por intereses, netos	144	-46	146	-40	-2	-5
Utilidad antes del impuesto sobre la renta	5,327	3,449	5,143	3,145	184	305
Impuesto sobre la renta	-1,355	-686	-1,304	-631	-51	-56
Utilidad Neta	3,971	2,763	3,839	2,514	133	249
Atribuible a participaciones minoritarias	196	99				
Atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG	3,775	2,665				
Utilidades por acción (en euros)						
Con base en la utilidad atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG						
Básicas y diluidas	4.62	3.24	-	-	-	-

El **EBIT Ajustado** fue de € 5.5 miles de millones (2022: € 4.0 miles de millones). La reconciliación del EBIT con el EBIT ajustado se muestra en la tabla **B. 09**

El **ingreso/gasto por intereses, neto** mejoró desde menos € 46 millones, hasta € 144 millones. **B. 07**

El gasto fiscal registrado en concepto de **impuesto sobre la renta** incrementó de € 686 millones hasta € 1,355 millones. La mayor tasa fiscal efectiva del 25.4 % en el ejercicio fiscal 2023 (2022: 19.9 %) resulta de menores ingresos por activos por impuestos diferidos previamente no registrados. **B. 07**

La **utilidad neta del Grupo**, de € 4.0 miles de millones, fue significativamente superior al resultado del año anterior (2022: € 2.8 miles de millones). De la utilidad neta, € 196 millones son atribuibles a **participaciones minoritarias** (2022: € 99 millones). La participación de **utilidad neta atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG** en la utilidad neta fue por un importe de € 3.8 miles de millones (2022: € 2.7 miles de millones). **B. 07**

En las **Notas 5** y siguientes de los Estados Financieros Consolidados se ofrece más información sobre el Estado de Resultados Consolidado.

Ingresos por Ventas y EBIT de los segmentos

Los ingresos por ventas del segmento **Trucks North America** incrementaron 7 % hasta € 23,492 millones en el ejercicio fiscal 2023, en parte debido a una mejor fijación de precios netos y mayores ventas de unidades.

La mejor fijación de precios netos y el incremento en ventas de unidades, a pesar de los constantes cuellos de botella a nivel proveedor, tuvieron un impacto positivo en la utilidad bruta. Resultaron efectos positivos adicionales por los tipos de cambio y una mejor eficiencia de materiales. Esto fue compensado por costos adicionales debido a ineficiencias provocadas por cuellos de botella a nivel proveedor y mayores costos de personal. En total, la utilidad bruta aumentó de 17.5 % hasta 19.5 %. No se llevó a cabo ningún ajuste; durante el año anterior estos fueron por un importe de € 3 millones en relación con la escisión.

El EBIT ascendió a € 2,887 millones (2022: € 2,376 millones) y el EBIT ajustado fue de € 2,887 millones (2022: € 2,379 millones). El retorno sobre ventas ajustado fue del 12.3 % (2022: 10.8 %). **B. 08 B. 09**

Los ingresos por ventas de la división **Mercedes-Benz** aumentaron un 7 %, hasta los € 21,638 millones, en el ejercicio 2023, esto se debió principalmente a la mejora en la fijación de precios netos.

La mejor fijación de precios netos, el sólido negocio postventa y el impacto de la mezcla de ventas tuvieron un impacto positivo en la utilidad bruta. Esto estuvo compensado por un incremento en costo de materiales relacionado con la inflación, una normalización del negocio de vehículos usados y la pérdida de los efectos positivos del año anterior por el acuerdo de licencia con Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA). La utilidad bruta incrementó de 18.2 % al 22.6 %. Los ajustes incluyeron gastos relacionados con la escisión por € 144 millones (2022: € 67 millones, transacciones M&A), así como gastos por programas de optimización de costos de personal por € 16 millones (2022: € 169 millones). Los ajustes no incluyeron ningún gasto en relación con la guerra entre Rusia y Ucrania (2022: € 205 millones, transacciones M&A).

El EBIT fue por un importe de € 2,038 millones (2022: € 1,188 millones), el EBIT ajustado fue por un importe de € 2,199 millones (2022: € 1,629 millones). En 10.2 %, el retorno sobre ventas ajustado fue superior al valor ajustado del año anterior, que fue de 8.1 %. **B. 08 B. 09**

Los ingresos por ventas de **Trucks Asia** aumentaron hasta € 7,060 millones (2022: € 6,499 millones) en el ejercicio fiscal 2023, debido, entre otras cosas, a una mejor en la fijación de precios netos y mayores ventas de unidades.

La mejor fijación de precios netos y un sólido negocio postventas tuvieron una influencia positiva sobre la utilidad bruta. Los efectos del tipo de cambio, los incrementos en costos relacionados con la inflación; específicamente para materiales, y mayores costos de personal, tuvieron un efecto contrario. La utilidad bruta incrementó, por lo tanto, de 17.6 % hasta 18.8 %. No se llevó a cabo ningún ajuste; durante el ejercicio anterior estos incluyeron deterioros en relación con la guerra entre Rusia y Ucrania por un importe de € 8 millones y efectos especiales en relación con la escisión por un importe de € 1 millón (transacciones M&A).

El EBIT ascendió a € 330 millones (2022: € 161 millones), el EBIT ajustado fue de € 330 millones (2022: € 171 millones). En 4.7 %, el retorno sobre ventas ajustado fue superior al valor ajustado del año anterior, que fue del 2.6 %. **B. 07 B. 08**

Los ingresos por ventas de **Daimler Buses** incrementaron en el ejercicio fiscal 2023 un 24 % hasta € 4,566 millones, entre otras cosas, debido a una mejor fijación de precios netos y mayores ventas de unidades.

La mejor fijación de precios netos, mayores ventas de unidades, efectos por la mezcla de ventas, efectos del tipo de cambio y un sólido negocio postventas tuvieron un impacto positivo sobre la utilidad bruta. Esto fue compensado por los incrementos en costos relacionados con la inflación; específicamente para materiales, así como mayores costos de personal. La utilidad bruta incrementó, por lo tanto, de 11.6 % hasta 15.8 %. No se llevó a cabo ningún ajuste; durante el ejercicio anterior estos incluyeron gastos por programas de optimización de costos de personal por un importe de € 56 millones, así como gastos por transacciones M&A en relación con la venta de Minibus GmbH por un importe de € 7 millones, la escisión por un importe de € 2 millones y la guerra entre Rusia y Ucrania por un importe de € 1 millón.

El EBIT fue por un importe de € 214 millones (2022: menos € 52 millones) y el EBIT ajustado también por un importe de € 214 millones (2022: € 14 millones). El retorno sobre ventas ajustado del 4.7 % fue muy superior al valor ajustado del año anterior del 0.4 %. **B. 08 B. 09**

Los ingresos por ventas de **Financial Services** incrementaron 52 % hasta € 2,674 millones en el ejercicio fiscal 2023, principalmente debido a un mayor volumen de contratos en Europa y América del Norte.

La utilidad bruta generada por Financial Services mejoró de forma significativa en comparación con el ejercicio anterior, específicamente debido a un incremento en el resultado de operaciones, a pesar de un ambiente de mercado caracterizado por presión sobre márgenes y costos por riesgos regionalmente heterogéneos. Resultaron efectos contrarios por una mayor base de costos y mayores gastos relacionados con proyectos en Europa en relación con la integración del negocio de servicios financieros adquiridos. Los otros ingresos, significativamente menores en 2023 en comparación con el año anterior, se debieron principalmente a los ingresos no recurrentes relacionados con la adquisición del negocio de servicios financieros en Europa. Los ajustes en 2023 incluyen en su totalidad gastos por este asunto por un importe de € 25 millones (2022: ingresos por €117 millones).

El EBIT fue por un importe de € 186 millones (2022: € 310 millones). El EBIT ajustado incremento a € 211 millones y, por lo tanto, fue ligeramente superior al nivel del año anterior (2022: € 193 millones). El retorno sobre capital resultante incrementó de conformidad de 8.0 % (2022: 15.9 %) a un **retorno sobre capital ajustado** del 9.1 % (2022: 9.9 %). **B. 07 B. 09**

B. 08

EBIT del Negocio Industrial

	Negocio Industrial		Trucks North America		Mercedes-Benz		Trucks Asia		Daimler Buses		Reconciliación	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
En millones de euros												
Ingresos por ventas	53,216	49,186	23,492	22,039	21,638	20,213	7,060	6,499	4,566	3,689	-3,541	-3,253
Costo de ventas	-41,824	-40,224	-18,922	-18,178	-16,750	-16,533	-5,732	-5,353	-3,846	-3,261	3,426	3,102
Utilidad Bruta	11,392	8,963	4,570	3,861	4,888	3,680	1,329	1,145	721	427	-115	-151
Gastos de ventas	-2,760	-2,806	-420	-432	-1,590	-1,586	-615	-658	-263	-247	128	116
Gastos de administración	-2,195	-1,741	-750	-609	-1,045	-724	-292	-243	-198	-221	90	56
Costos de investigación y desarrollo no capitalizado	-1,757	-1,618	-639	-599	-702	-616	-160	-161	-166	-134	-90	-108
Otros ingresos/gastos	312	387	126	155	482	433	69	77	120	123	-484	-402
EBIT	4,997	3,185	2,887	2,376	2,038	1,188	330	161	214	-52	-471	-488

La **reconciliación** del EBIT de los segmentos operativos con el EBIT del Grupo comprende las utilidades y pérdidas a nivel corporativo, así como los efectos sobre las utilidades de la eliminación de las transacciones intragrupo entre los segmentos.

Las partidas a nivel corporativo dieron lugar a gastos por € 448 millones en el ejercicio 2023 (2022: € 421 millones), que, entre otras cosas, están relacionados con la subsidiaria TORC Robotics, Inc., y el negocio conjunto Cellcentric GmbH & Co. KG. Ajustes por un importe de € 120 millones (2022: € 61 millones) incluyeron gastos en relación con la escisión y gastos por la fusión pretendida de Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation e Hino Motors Ltd. (transacciones M&A). **B. 09**

La eliminación de transacciones intragrupo resultó en un gasto durante el ejercicio fiscal 2023 por un importe de € 23 millones (2022: € 67 millones).

B. 09

Reconciliación de EBIT a EBIT ajustado

En millones de euros	TrucksNorthAmerica	Mercedes-Benz	TrucksAsia	DaimlerBuses	FinancialServices	Reconciliación	DaimlerTruckGroup
2023							
EBIT	2,887	2,038	330	214	186	-471	5,183
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	–	–	–	–	–	–	–
Medidas de Reestructuración	–	16	–	–	–	–	16
Transacciones M&A	–	144	–	–	25	120	290
EBIT Ajustado	2,887	2,199	330	214	211	-351	5,489
Retorno sobre ventas/capital (en %)	12.3	9.4	4.7	4.7	8.0	–	–
Retorno sobre ventas/capital ajustado (en %)[1]	12.3	10.2	4.7	4.7	9.1	–	–
2022							
EBIT	2,376	1,188	161	-52	310	-488	3,496
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	–	–	–	–	–	–	–
Medidas de Reestructuración	–	169	–	56	–	–	224
Transacciones M&A	3	273	10	11	-117	61	240
EBIT Ajustado	2,379	1,629	171	14	193	-427	3,959
Retorno sobre ventas/capital (en %)	10.8	5.9	2.5	-1.4	15.9	–	–
Retorno sobre ventas/capital ajustado (en %)[1]	10.8	8.1	2.6	0.4	9.9	–	–

1 El retorno sobre ventas ajustado se calcula como la relación de EBIT ajustado a ingresos por ventas. El retorno sobre capital ajustado se determina como la relación de EBIT ajustado con el capital promedio trimestral

Retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial 2023

La rentabilidad del capital empleado en el Negocio Industrial es evaluada mediante el retorno del capital empleado. En el capítulo **Perfil Corporativo** del informe combinado de la administración incluye explicaciones detalladas de estas y otras cifras clave de nuestro sistema de medición del desempeño.

El retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial fue del 44.6 % en 2023 (2022: 28.9 %). El incremento significativo en comparación con el ejercicio anterior resultó principalmente por el EBIT significativamente mayor.

La integración del retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial se presenta en la tabla **B. 10**

B. 10

Retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial

En millones de euros	2023	2022	cambio %
EBIT	4,997	3,185	+57
Activos intangibles	2,826	2,735	+3
Propiedades, plantas y equipo	7,910	7,928	–
Inventarios	9,023	8,782	+3
Cuentas por cobrar comerciales	4,961	4,260	+16
Otros activos	6,223	6,290	-1
Activos de operación[1]	30,944	29,996	+3
Cuentas por cobrar comerciales	-4,964	-5,267	-6
Otros pasivos	-14,860	-14,337	+4
Pasivos de operación[1]	-19,824	-19,604	+1
Activos netos de operación[1]	11,121	10,392	+7
Activos netos de operación, promedio	11,198	11,039	+1
Retorno sobre el capital empleado (en %)	44.6	28.9	

1 Los activos netos de operación se calculan con base en los valores al cierre de cada trimestre. La liquidez al igual que los impuestos sobre la renta y las pensiones no se incluyen en el cálculo de los activos netos de operación..

Liquidez y recursos de capital

Principios y objetivos de la gestión financiera

La gestión financiera del Grupo Daimler Truck comprende la gestión de la estructura del capital, la gestión de la tesorería y de la liquidez, la gestión de los riesgos de los precios de mercado (divisas, tipos de interés, precios de las materias primas), así como la gestión de los activos de pensiones y de los riesgos de crédito y de país. La gestión financiera global, es llevada a cabo de forma uniforme por la organización de la Tesorería del Grupo Daimler Truck para todas las empresas del Grupo Daimler Truck en el marco de las disposiciones legales para todas las compañías del Grupo. Fundamentalmente opera dentro de un marco predefinido de directrices, límites y puntos de referencia; organizacionalmente, está separada a nivel operativo de las funciones de liquidación, control financiero, información y contabilidad.

La **gestión de la estructura de capital** organiza la estructura de capital del Grupo y sus subsidiarias. Los recursos de capital de las empresas de servicios financieros, producción, ventas o financiamiento de Daimler Truck se asignan de acuerdo con los principios de optimización de costos y riesgos de los recursos financieros y de capital.

La **gestión de la liquidez** tiene por objeto garantizar que el Grupo esté siempre en condiciones de cumplir sus obligaciones de pago. Para ello, el Grupo registra los flujos de efectivo de las actividades de operación y de las operaciones financieras en una planificación continua. Las necesidades de financiamiento se satisfacen mediante instrumentos adecuados de gestión de la liquidez (por ejemplo, préstamos bancarios, bonos); el Grupo invierte el excedente de liquidez en el mercado monetario o de capitales, teniendo en cuenta los rendimientos y riesgos previstos. Con frecuencia se utiliza el factoraje a un grado limitado para gestionar la liquidez.

Nuestro objetivo es proporcionar la liquidez que se considere necesaria al mejor costo posible. Además de la liquidez operativa, el Grupo Daimler Truck dispone de otras reservas de liquidez que están disponibles a corto plazo. Los componentes de estos recursos adicionales son los créditos del negocio de servicios financieros que pueden ser titulizados en el mercado de capitales, una línea de crédito sindicada comprometida contractualmente ("línea de crédito revolvente") y una línea de crédito adicional acordada en 2022.

La **gestión de efectivo** determina las necesidades y los excedentes de tesorería de forma centralizada. En este contexto, la liquidez se concentra de forma centralizada en cuentas bancarias del Grupo Daimler Truck mediante procedimientos de fondos comunes de reservas en varias divisas. La mayoría de los pagos entre las empresas del Grupo se realizan a través de cuentas de compensación internas, de modo que el número de flujos de pago externos se reduce al mínimo. El Grupo Daimler Truck ha establecido procesos y sistemas estandarizados para la gestión de sus cuentas bancarias y cuentas de compensación internas y para la realización de operaciones de pago automatizadas.

La **gestión del riesgo de precios de mercado** tiene por objeto limitar el impacto de las fluctuaciones de los tipos de cambio, las tasas de interés y los precios de las materias primas en las utilidades de las divisiones y del Grupo. Para ello, se determina primero el volumen de riesgo ("exposición") de todo el Grupo para estos riesgos de precios de mercado. En el caso de las divisas, la exposición neta constituye el volumen de riesgo pertinente, que se reduce compensando las partidas de divisas entre las empresas del Grupo. A continuación, el Grupo toma sus decisiones de cobertura sobre esta base. Esto incluye el volumen a cubrir, el periodo a cubrir y la elección de los instrumentos de cobertura. La estrategia de cobertura se define a nivel del Grupo y se aplica de manera uniforme. Los órganos de decisión son comités internos para los riesgos de precios de mercado que se reúnen periódicamente.

La **gestión de los activos de pensiones** ("activos del plan") incluye la inversión de los activos mantenidos para cubrir las obligaciones de las pensiones. Los activos del plan están legalmente separados de los activos de la empresa y se invierten principalmente en fondos; no están disponibles para fines generales de la empresa. Sobre la base de la evolución prevista de las obligaciones de pensiones, los activos del plan se distribuyen en varias categorías de activos, por ejemplo, acciones, valores de renta fija, inversiones alternativas e inmuebles, con la ayuda de la optimización del riesgo/rendimiento. El Grupo mide el rendimiento de sus inversiones en activos sobre la base de índices de referencia definidos. Los riesgos de las inversiones de capital se limitan mediante una directriz para todo el Grupo. Además, existen normas locales para la gestión del riesgo de los activos de los planes individuales. En la Nota 23 **Pensiones y Obligaciones Similares de las Notas a los Estados Financieros Consolidados**, se ofrece información adicional sobre los planes de pensiones y obligaciones similares.

El volumen de riesgo considerado en la **gestión de los riesgos de incumplimiento** incluye todas las posiciones acreedoras del Grupo Daimler Truck en todo el mundo frente a instituciones financieras, emisores de valores y clientes del negocio de Financial Services y del Negocio Industrial. El riesgo crediticio frente a entidades financieras y emisores de valores se deriva principalmente de la inversión de fondos líquidos en el marco de la gestión de la liquidez y de la utilización de instrumentos financieros derivados. La gestión de estos riesgos de crédito se basa esencialmente en un sistema de límites internos orientado a la solvencia de la entidad financiera o del emisor. El riesgo de crédito frente a los clientes en el Negocio Industrial se deriva de la relación con los concesionarios y agentes generales, otros clientes corporativos y clientes particulares. La gestión del riesgo crediticio se basa en un proceso uniforme de gestión del riesgo. En función del riesgo identificado, se solicita una garantía de crédito. Financial Services gestiona el riesgo crediticio frente a los clientes finales en su actividad de servicios financieros sobre la base de un proceso uniforme de gestión del riesgo. Este proceso define los requisitos mínimos para el negocio de crédito y arrendamiento y establece normas para los procesos de crédito y para la identificación, medición y gestión de los riesgos. Los elementos clave para la gestión de los riesgos crediticios son una evaluación crediticia adecuada apoyada por procedimientos estadísticos de clasificación del riesgo, así como un análisis y seguimiento estructurado de la cartera.

La **gestión de riesgo del país** incluye varios aspectos de riesgo: el riesgo de las inversiones de capital en subsidiarias y negocios conjuntos, el riesgo del financiamiento transfronterizo de las empresas del Grupo en países de riesgo y el riesgo de las ventas directas a clientes en esos países. El Grupo Daimler Truck dispone de un sistema de clasificación interno en el que todos los países en los que opera el Grupo Daimler Truck se clasifican en categorías de riesgo. Los riesgos derivados de los créditos transfronterizos se cubren parcialmente mediante seguros de crédito a la exportación, cartas de crédito y garantías bancarias a favor del Grupo Daimler Truck. Además, un comité interno determina y limita el importe de las carteras de divisas en las compañías de Financial Services en los países de riesgo.

Para más información sobre la gestión de los riesgos de precio de mercado, de impago y de liquidez, véase la Nota 34 **Gestión de Riesgos Financieros**.

Flujo de Efectivo

El **flujo de efectivo proveniente de las actividades de operación B. 11** en 2023 resultó en una entrada de efectivo por € 0.4 mil millones (2022: salida de efectivo € 0.5 mil millones). La utilidad antes de impuestos fue significativamente mayor que durante el ejercicio anterior. El resultado positivo se debió principalmente a la mejor fijación constante de precios netos en los segmentos vehiculares, así como a efectos positivos de mezcla y volumen en las ventas de unidades.

Un incremento en inventarios debido, entre otras cosas, a una base de costos generalmente mayor en inventarios un nivel ligeramente superior de artículos terminados. Un suceso positivo en las cadenas de suministro a nivel mundial resultó en un menor nivel de trabajo en proceso. La disminución de cuentas por pagar comerciales se debió a un menor nivel de compras al cierre del ejercicio.

Incluyendo el incremento en cuentas por cobrar comerciales, esto resultó en un cambio negativo en el capital de trabajo de € 1.3 miles de millones (2022: menos € 0.9 miles de millones). El capital de trabajo representa la suma de inventarios cuentas por cobrar comerciales y cuentas por pagar comerciales.

B. 11

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado Condensado

	Grupo Daimler Truck		Negocio Industrial		Financial Services	
En millones de euros	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	5,944	7,244	5,597	6,904	347	340
Utilidad antes del impuesto sobre la renta	5,327	3,449	5,143	3,145	184	305
Depreciación y amortización/deterioros	1,133	1,120	1,115	1,105	18	15
Otros ingresos y gastos distintos a efectivo e ingresos por venta de activos	87	285	65	424	21	-139
Cambio en activos y pasivos de operación						
Inventarios	-550	-1,143	-455	-1,122	-96	-21
Cuentas por cobrar comerciales	-660	-631	-787	-569	127	-62
Cuentas por pagar comerciales	-112	904	-158	933	47	-29
Cuentas por cobrar por servicios financieros	-4,897	-3,385	-2	-2	-4,894	-3,383
Vehículos en arrendamiento operativo	-160	-141	334	119	-494	-260
Otros activos y pasivos de operación	816	106	591	130	226	-24
Dividendos recibidos por inversiones registradas utilizando el método de participación	16	13	16	13	–	–
Impuesto sobre la renta pagado/reembolsado	-1,415	-1,100	-1,413	-1,147	-1	47
Flujos de efectivo provenientes de actividades de operación	386	-523	4,449	3,030	-4,063	-3,553
Adiciones a propiedades, plantas y equipo	-1,026	-898	-1,010	-887	-15	-11
Adiciones a activos intangibles	-280	-235	-268	-215	-12	-19
Flujos de efectivo netos por la adquisición de negocios de Financial Services	–	-2,004	–	-1,271	–	-732
Inversiones en participaciones accionarias e ingresos por venta de participaciones accionarias	-206	-161	-194	-161	-12	–
Adquisición y venta de valores de deuda negociables e inversiones similares	-618	-989	-618	-984	–	-5
Otros	47	119	50	120	-3	-1
Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión	-2,082	-4,167	-2,040	-3,399	-42	-768
Cambios en pasivos de financiamiento	4,654	3,409	2,598	1,696	2,056	1,713
Dividendos pagados a los accionistas de Daimler Truck Holding AG	-1,070	–	-1,070	–	–	–
Dividendos pagados a participaciones minoritarias	-97	-52	-97	-52	–	–
Adquisición de acciones de tesorería	-557	–	-557	–	–	–
Transacciones con el Grupo Mercedes-Benz	–	-23	–	21	–	-44
Capital interno y transacciones de financiamiento	–	–	-2,051	-2,656	2,051	2,656
Flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento	2,931	3,334	-1,176	-991	4,107	4,325
Efecto de cambios en el tipo de cambio sobre efectivo y equivalentes de efectivo	-113	56	-109	54	-4	2
Efectivo y equivalentes de efectivo al cierre del período	7,067	5,944	6,722	5,597	345	347

El incremento en cuentas por cobrar por servicios financieros, particularmente debido a nuevos negocios en el segmento Financial Services, tuvo un impacto negativo sobre los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación.

En 2022, otros activos y pasivos de operación incluyeron salidas de efectivo por € 0.2 mil millones en relación con la terminación de relaciones contractuales preexistentes como parte de la adquisición de las compañías de Financial Services. Esto impactó de forma negativa los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación y fueron asignadas completamente al segmento Financial Services.

Los cambios en otros activos y pasivos incluyen efectos positivos, específicamente por el incremento en provisiones para garantías de producto, así como provisiones para gastos de personal y prestaciones sociales.

En el periodo del informe, se efectuaron pagos por programas de optimización de costos de personal derivados de las medidas de reducción de costos acordadas y de las reducciones, socialmente responsables, de puestos de trabajo.

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión B. 11 resultaron en una salida de efectivo de € 2.1 miles de millones (2022: € 4.2 miles de millones). Por lo general, las salidas de efectivo se deben a adiciones a propiedades, plantas y equipo, así como activos intangibles y la adquisición y venta de fondos mutuos.

La disminución en comparación con el año anterior resultó principalmente a la contraprestación que se pagó al Grupo Mercedes-Benz en 2022 en relación con el negocio adquirido de Financial Services, de los cuales € 1.3 miles de millones están relacionados con la amortización de pasivos por financiamiento y se asignaron al Negocio Industrial.

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento B. 11 resultaron en una entrada de efectivo de € 2.9 mil millones (2021: € 3.3. miles de millones) durante el ejercicio del informe. Las salidas de efectivo se debieron principalmente al pago de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por un importe de € 1.1 miles de millones y el inicio del programa de recompra de acciones durante el 3T de 2023 por € 0.6 mil millones. Además, las entradas de efectivo resultaron principalmente de la recaudación de fondos en el mercado internacional de capital y dinero y por la emisión de Valores Respaldados por Activos (ABS). La emisión de bonos se llevó a cabo principalmente en EE. UU., los Países Bajos y Canadá por un valor total de € 6.0 miles de millones.

En 2023, el efectivo y equivalentes de efectivo incrementaron en € 1.1 miles de millones después de ajustes por efectos del tipo de cambio.

Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial

La medida utilizada por Daimler Truck para la solidez financiera de sus actividades industriales es el **flujo de efectivo libre del Negocio Industrial B. 12**. El capítulo **Perfil Corporativo** del Informe Combinado de la Administración incluye explicaciones detalladas sobre esta y otras cifras clave.

En el ejercicio anterior, se excluye la amortización de los pasivos por financiamiento existentes en ese momento por parte del Grupo Daimler Truck, mismos que eran parte de la contraprestación transferida para el negocio adquirido de Financial Services y fue financiada por el Negocio Industrial, ya que estos no son parte de las actividades de operación del Negocio Industrial.

Otros ajustes incluyen la asignación de la sede de Daimler Truck a Financial Services y ajustes varios para reflejar el importe económico de las inversiones o desinversiones que no son total o parcialmente de naturaleza no monetaria.

En 2023, el **flujo de efectivo libre del Negocio Industrial** ascendió a € 2.8 miles de millones (2022: € 1.7 miles de millones).

El incremento en el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial en € 1.1 miles de millones hasta € 2.8 miles de millones reflejó la sólida situación de ingresos y utilidades. Esto fue compensado por un mayor nivel de capital de trabajo, lo que tuvo un impacto negativo sobre el flujo de efectivo libre.

Un incremento en valores de inventario se debió, entre otros factores, a una base de costos generalmente más alta en inventarios y a un nivel ligeramente mayor de productos terminados. Un suceso positivo en las cadenas de suministro a nivel mundial resultó en un menor nivel de trabajo en proceso.

El incremento en cuentas por pagar comerciales se debió a la programación y menores volúmenes de factoraje. Las actividades de factoraje con bancos e instituciones externos fueron por un importe de € 25 millones (2022: € 154 millones) y los acuerdos de factoraje interno con Financial Services disminuyeron a € 293 millones (2022: € 387 millones). Adicionalmente, hubo una ligera disminución en cuentas por pagar comerciales.

También debe resaltarse un incremento planeado en inversiones en propiedades, plantas y equipo, principalmente para abordar los temas de transformación.

En la determinación del flujo de efectivo libre **B. 13**, el incremento en ingreso sobre la renta por pagar es atribuible al mejor rendimiento de las utilidades. Además, deben resaltarse mayores entradas de efectivo por intereses debido a una mayor liquidez y un ambiente más sólido de tasa de interés en comparación con el ejercicio anterior. La aportación especial al fondo de pensiones efectuada en el período del año anterior no se materializó este año.

Para una presentación más transparente del negocio en curso, identificamos e informamos un **flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial B. 12**. Después del ajuste por transacciones M&A y medidas de reestructuración, el flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial dio lugar a una entrada de efectivo de € 3.3 miles de millones (2022: € 2.0 miles de millones).

B. 12

Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial

En millones de euros	2023	2022	23/22 Cambio
Flujos de efectivo por actividades de operación	4,449	3,030	+1,419
Flujos de efectivo por actividades de inversión	-2,040	-3,399	+1,359
Change in marketable debt securities and similar investments	618	984	-366
Right-of-use assets	-253	-190	-63
Cambio en los instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	–	1,271	-1,271
Activos de derecho de uso	36	50	-13
Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial	2,811	1,746	+1,065
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	–	–	
Medidas de reestructuración	177	131	+46
Transacciones M&A	315	100	+215
Flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial	3,303	1,976	+1,326

B. 13

Reconciliación de CFBIT a flujo de efectivo libre del Negocio Industrial

En millones de euros	2023	2022
CFBIT del Negocio Industrial	3,972	3,027
Impuesto sobre la renta pagado/reembolsado	-1,413	-1,147
Intereses pagados/recibidos	289	-12
Otras partidas de reconciliación	-37	-122
Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial	2,811	1,746

Además de la derivación de los flujos de efectivo publicados de las actividades de operación e inversión, el **flujo de efectivo libre del Negocio Industrial** puede derivarse de los flujos de efectivo antes de intereses e impuestos (CFBIT) de los segmentos. La reconciliación del CFBIT del Grupo Daimler Truck con el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial incluye también los impuestos y los intereses pagados.

Además de las eliminaciones entre los segmentos, los otros elementos de reconciliación incluyen elementos atribuibles al Negocio Industrial, pero de los que los segmentos no son responsables. La tabla **B. 13** muestra la reconciliación del CFBIT de las divisiones automotrices con el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial.

El **CFBIT del Negocio Industrial** se deriva del EBIT y de los cambios en los activos y pasivos de operación ("activos netos") e incluye también las adiciones de derechos de uso. La liquidación de los pasivos de financiamiento existentes por parte del Grupo Daimler Truck, que es parte de la contraprestación transferida del negocio de Financial Services adquirido y fue financiada por el Negocio Industrial, se elimina ya que no es parte de las actividades de operación del Negocio Industrial. La tabla **B. 14** muestra la composición del CFBIT para el Negocio Industrial. La tabla **B. 15** muestra la reconciliación del CFBIT con el **CFBIT ajustado** y el **índice de conversión de efectivo ajustado**, para el Negocio Industrial.

Se alcanzó un índice de conversión de efectivo ajustado de 0.8 para el Negocio Industrial del Grupo Daimler Truck. Esta cifra es ligeramente inferior al valor del año anterior, que fue del 0.9, y es atribuible a una mayor inversión.

B. 14

CFBIT del Negocio Industrial

En millones de euros	2023	2022
EBIT	4,997	3,185
Cambio en el capital de trabajo	-1,400	-758
Inversiones financieras netas	-189	-162
Inversiones netas en propiedades, plantas y equipo y activos intangibles	-1,480	-1,165
Depreciación y amortización/deterioros	1,115	1,105
Otros	929	820
CFBIT	3,972	3,027

B. 15

Reconciliación a CFBIT ajustado

En millones de euros	2023	2022
CFBIT	3,972	3,027
Medidas de reestructuración	177	131
Transacciones M&A	315	100
CFBIT Ajustado	4,464	3,257
EBIT Ajustado	5,278	3,767
Índice de conversión de efectivo ajustado[1]	0.8	0.9

1 El índice de conversión de efectivo ajustado se calcula como la razón de CFBIT ajustado a EBIT ajustado.

La **liquidez neta del Negocio Industrial B. 16** se calcula como el importe total, tal como se muestra en el balance general, de efectivo y equivalentes de efectivo y los títulos de deuda negociables e inversiones similares incluidos en la gestión de la liquidez, menos el importe de los reembolsos con cobertura de divisas de los pasivos de financiamiento. En la medida en que el refinanciamiento interno del Grupo del negocio de Financial Services sea realizado por compañías del Negocio Industrial, éste se deduce en el cálculo de la deuda neta del Negocio Industrial

En comparación con el 31 de diciembre de 2022, la liquidez neta del Negocio Industrial aumentó en € 0.8 mil millones, hasta los € 8.3 miles de millones. El aumento se debe principalmente al flujo de efectivo libre positivo del Negocio Industrial por un importe de € 2.8 miles de millones. Esto fue compensado por el pago de dividendos por € 1.1 miles de millones en junio de 2023 a los accionistas de Daimler Truck Holding AG y el programa de recompra de acciones en el segundo semestre de 2023, resultando en una salida de efectivo por € 0.6 mil millones.

El incremento en liquidez y pasivos por financiamiento del Negocio Industrial resultó principalmente debido a las emisiones de bonos en EE. UU., los Países Bajos y Canadá y al incremento en fondos del mercado de dinero.

B. 16

Liquidez neta del Negocio Industrial

En millones de euros	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2022	23/22 Cambio
Efectivo y equivalentes de efectivo	6,722	5,597	+1,125
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	1,764	1,092	+672
Liquidez	8,487	6,689	+1,798
Cuentas por cobrar/pasivos por financ.	284	1,423	-1,219
Valuación de mercado y cobertura de divisas para pasivos por financiamiento	-369	-582	+213
Cuentas por cobrar/ pasivos por Financ. (nominales)	-165	841	-1,006
Liquidez neta	8,322	7,530	+792

La deuda neta a nivel Grupo, que resultó principalmente por el refinanciamiento del negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento, incrementó € 2.9 miles de millones hasta € 17.2 miles de millones en comparación con el 31 de diciembre de 2022. **B. 17**

B. 17

Deuda neta del Grupo Daimler Truck

En millones de euros	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2022	23/22 Cambio
Efectivo y equivalentes de efectivo	7,067	5,944	+1,123
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	1,808	1,145	+662
Liquidez	8,875	7,089	+1,785
Pasivos por financiamiento	-25,727	-20,839	-4,888
Valuación de mercado y cobertura de divisas para pasivos por financiamiento	-369	-582	+213
Pasivos por financiamiento (nominales)	-26,096	-21,421	-4,675
Deuda neta	-17,221	-14,331	-2,889

Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras

Al 31 de diciembre de 2023, la mejor estimación de los **pasivos contingentes** ascendía a € 0.6 mil millones (31 de diciembre de 2022: € 0.6 mil millones). En el marco de su actividad habitual, el Grupo ha contraído **otras obligaciones financieras** por valor de € 1.0 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 1.0 miles de millones), que excedieron los pasivos que figuran en el Estado de Situación Financiera Consolidado al 31 de diciembre de 2023.

Tanto al 31 de diciembre de 2023 como al 31 de diciembre de 2022, el Grupo Daimler Truck había emitido compromiso de deuda irrevocables que no habían sido utilizados en esas fechas.
Además, existen otras obligaciones financieras resultantes del pasivo posterior a la desinversión por la escisión en 2019 y la escisión y separación en 2021.

La información detallada sobre los pasivos contingentes y otras obligaciones financieras se encuentra en la **Nota 32** de los Estados Financieros Consolidados, **Pasivos Contingentes y Otras Obligaciones Financieras**.

Refinanciamiento

Las operaciones de financiamiento llevadas a cabo por Daimler Truck en el ejercicio 2023 se destinaron principalmente a la adquisición y refinanciamiento del negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento. Para ello, Daimler Truck recurrió a diversos instrumentos de financiamiento en diferentes monedas y mercados. Entre ellos se encuentran los préstamos bancarios, los bonos con vencimiento a mediano y largo plazo en el mercado de capitales y la titulización de las cuentas por cobrar de clientes en el negocio de servicios financieros ("valores respaldados por activos").
En el año del informe, la situación en los mercados de capital y dinero se caracterizó por alta volatilidad debido a los riesgos geopolíticos y económicos. El ciclo de subidas de tipos de interés iniciado por la mayoría de los bancos centrales en 2022 continuó en 2023, lo que dio lugar a un entorno de refinanciamiento persistentemente volátil para los emisores. Durante el período del informe, el Grupo cubrió sus necesidades de refinanciamiento mediante la emisión de bonos y transacciones de valores respaldados por activos (ABS). En Estados Unidos y Europa, esto se realiza mediante las denominadas emisiones de referencia (bonos con un volumen nominal elevado) de Daimler Truck Finance North America LLC y Daimler Truck International Finance B.V, respectivamente.

Otra importante fuente de refinanciamiento en el ejercicio 2023 fueron los **préstamos bancarios**, particularmente para las áreas de divisas de los reales de Brasil, el yen de Japón y los pesos de México. Estos préstamos fueron concedidos por bancos que operan a nivel mundial, así como por bancos que operan a nivel nacional. Entre los acreedores también se encontraban instituciones financieras gubernamentales (como el Banco de Desarrollo de Brasil).

En agosto de 2021, se cerró un acuerdo con un consorcio de bancos internacionales para proporcionar una **línea de crédito** sindicada, de € 5.0 miles de millones. La línea tiene una vigencia inicial de cinco años con dos opciones de prórroga, una de las cuales todavía puede ser utilizada. Daimler no tiene intención de utilizar esa línea de crédito.

En septiembre de 2022, concluyó una línea de crédito revolvente por € 1.0 miles de millones con un vencimiento a 24 meses con un grupo de bancos internacionales. Existe una opción para incrementar adicionalmente la línea de crédito en € 500 millones dentro de los primeros 18 meses de la vigencia. La opción de incrementar y la línea de crédito no se habían utilizado en la fecha del presente informe.

B.18
Emisiones de Referencia

Emisor	Volumen	Mes de emisión	Vencimiento
Daimler Truck Finance North America LLC	US$650 millones	01.2023	01.2025
Daimler Truck Finance North America LLC	US$650 millones	01.2023	01.2026
Daimler Truck Finance North America LLC	US$500 millones	01.2023	01.2028
Daimler Truck International Finance B.V.	€650 millones	06.2023	06.2026
Daimler Truck International Finance B.V.	€500 millones	06.2023	06.2029
Daimler Truck Finance North America LLC	US$600 millones	08.2023	08.2025
Daimler Truck Finance North America LLC	US$500 millones	08.2023	09.2028
Daimler Truck Finance North America LLC	US$500 millones	08.2023	09.2033
Daimler Truck Finance Canada Inc.	C$300 millones	09.2023	09.2026
Daimler Truck Finance Canada Inc.	C$300 millones	09.2023	09.2028

B.19
Instrumentos de refinanciamiento

	Tasas de interés promedio		Valores contables	
	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2022	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2022
		in %		En millones de euros
Bonos	4.78	3.18	14,205	11,351
Pasivos por transacciones ABS	5.93	4.92	1,990	1,011
Pasivos ante instituciones financieras	8.42	7.19	7,269	6,049

Los valores contables de los principales instrumentos de refinanciamiento, así como los tipos de interés medios ponderados, se muestran en la Tabla B. **19**. Al 31 de diciembre de 2023, están relacionados principalmente con las siguientes divisas: 43 % con USD, 12 % con BRL, 17 % con euros y 7 % con CAD.

Al 31 de diciembre de 2023, el total de los pasivos de financiamiento que figuran en el Estado de Situación Financiera Consolidado ascendía a € 25.7 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 20.8 miles de millones).

En la **Nota 25 Pasivos por Financiamiento** de los Estados Financieros Consolidados se ofrece información detallada sobre los importes y los vencimientos de las principales partidas de los pasivos por financiamiento. La **Nota 26 Otros Pasivos Financieros** de los Estados Financieros Consolidados también proporciona información sobre los vencimientos de otros pasivos financieros.

Calificaciones crediticias

Las calificaciones crediticias de Daimler Truck permanecen sin cambio por parte de las agencias calificadoras en el ejercicio fiscal 2023. S&P Credit Ratings elevó nuestras perspectivas a positivas. Por lo tanto, Daimler Truck continúa teniendo una sólida calificación de grado de inversión de las agencias calificadoras S&P Global Ratings y Moody's.

El 26 de mayo de 2023, **S&P Global Ratings** cambió las perspectivas de nuestra calificación a largo plazo de “estables” a “positivas”. Las calificaciones BBB+ / A-2 (a largo y corto plazo) de S&P Global Ratings reflejan la valoración de la agencia de que Daimler Truck tiene una fuerte posición en los mercados más rentables de Estados Unidos y Europa. Además, S&P ha observado positivamente que Daimler Truck va en buen camino para lograr sus objetivos de rentabilidad y ha mejorado su estructura de costos.

La calificación A3 (a largo plazo, Prime-2 a corto plazo) de **Moody's** para Daimler Truck refleja el considerable tamaño del Grupo como uno de los mayores fabricantes de vehículos comerciales del mundo por ingresos por ventas, su buena diversificación con ocho marcas individuales y sus posiciones de liderazgo en los mercados americano y europeo. Moody's también ha destacado la recuperación a nivel mundial de los mercados de camiones y el potencial de Daimler Truck para aumentar sus márgenes mediante medidas de eficiencia y la política financiera conservadora de Daimler Truck en combinación con una fuerte posición de liquidez.

B. 20
Calificaciones Crediticias

	Cierre de 2023
Calificación crediticia largo plazo	
S&P	BBB+
Moody's	A3
Calificación crediticia corto plazo	
S&P	A-2
Moody's	P-2

Situación Financiera

En comparación con el 31 de diciembre de 2022, los **activos totales** aumentaron de € 64.0 miles de millones hasta € 71.2 miles de millones. El aumento incluye efectos negativos por la conversión de divisas de € 1.3 miles de millones; ajustado por estos efectos, el aumento fue de € 8.5 miles de millones. Financial Services representó € 29.8 miles de millones de los activos totales (2022: € 25.5 miles de millones), lo que corresponde al 41.9 % de todos los activos del Grupo Daimler Truck (2022: 39.9 %).

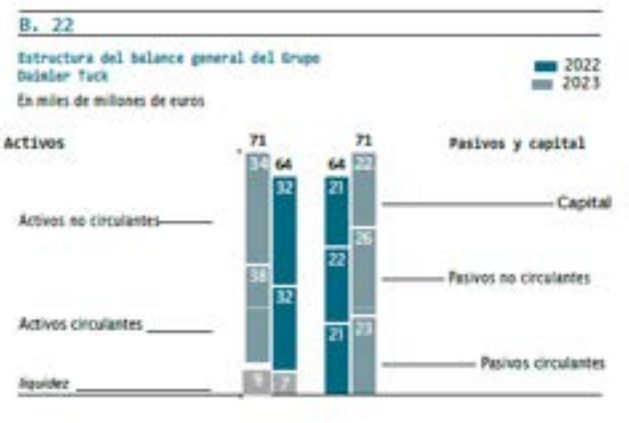
La tabla **B. 21** muestra el Estado de Situación Financiera Condensado del Grupo Daimler Truck, así como del Negocio Industrial y de Financial Services.

Con un 52.7 %, los activos circulantes como proporción del total del balance general fueron similares al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: 50.6 %). Con un 32.0 %, los pasivos circulantes como proporción del total del balance general fueron similares al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: 32.8 %). La tabla **B. 22** muestra la estructura del balance general por vencimientos.

B. 21

Estado de Situación Financiera Consolidado Condensado

	Grupo Daimler Truck Al 31 diciembre,		Negocio Industrial Al 31 diciembre,		Financial Services Al 31 diciembre,	
En millones de euros	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Activos						
Activos intangibles	2,876	2,779	2,826	2,735	50	44
Propiedades, plantas y equipo	7,979	7,993	7,910	7,928	69	65
Equipo en arrendamientos operativos	4,530	4,433	3,645	3,617	885	816
Cuentas por cobrar a Financial Services	26,214	22,425	–	–	26,214	22,425
Inversiones registradas con el método de participación	1,051	1,073	1,051	1,073	–	–
Inventarios	9,155	8,815	9,023	8,782	131	33
Cuentas por cobrar comerciales	5,262	4,682	4,961	4,260	301	422
Efectivo y equivalentes de efectivo	7,067	5,944	6,722	5,597	345	347
Valores de deuda negociables e inversiones similares	1,808	1,145	1,764	1,092	44	53
Circulantes	1,751	1,124	1,751	1,092	–	32
No Circulantes	57	21	13	–	44	21
Otros activos financieros	1,501	1,505	607	702	894	803
Otros activos	3,769	3,175	2,887	2,637	882	537
Total	71,212	63,969	41,397	38,424	29,815	25,545
Pasivos y Capital						
Capital	22,224	20,606	19,761	18,388	2,462	2,218
Provisiones	6,515	6,096	6,361	5,954	155	142
Pasivos de financiamiento	25,727	20,839	-204	-1,422	25,931	22,262
Circulantes	8,682	7,511	-6,311	-4,856	14,913	12,367
No circulantes	17,125	13,328	6,107	3,433	11,017	9,895
Cuentas por pagar comerciales	5,059	5,317	4,964	5,267	95	50
Otros pasivos financieros	4,684	4,826	3,900	4,288	783	538
Pasivos contractuales y por reembolso	4,275	3,811	4,275	3,811	–	–
Otros pasivos	2,728	2,474	2,339	2,139	389	335
Total	71,212	63,969	41,397	38,424	29,815	25,545



Los **activos intangibles** por € 2.9 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 2.8 miles de millones) incluyen € 0.7 mil millones de crédito mercantil (31 de diciembre de 2022: € 0.7 mil millones), € 0.9 mil millones de costos de desarrollo capitalizados (31 de diciembre de 2022: € 0.8 mil millones), € 1.3 miles de millones de concesiones, derechos de propiedad industrial y derechos similares (de estos, € 0.9 mil millones por el derecho de uso de la marca Mercedes-Benz de forma indefinida) (31 de diciembre de 2022: € 1.3 mil millones). Los costos de desarrollo capitalizados en el año del informe ascienden a € 209 millones (31 de diciembre de 2022: € 167 millones) y corresponden al 10.6 % (2022: 9.4 %) del gasto total de investigación y desarrollo del Grupo.

Las **propiedades, plantas y equipo** (incluidos los derechos de uso), por € 8.0 miles de millones, fueron similares al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: € 8.0 miles de millones). Las inversiones en propiedades, plantas y equipo incrementaron de € 898 millones a € 1,026 millones. En nuestras plantas de producción y montaje, las inversiones se realizaron principalmente en la preparación para la producción de vehículos libres de emisiones con el fin de apoyar la transformación a vehículos eléctricos. Otras áreas clave fueron inversiones en optimización de plantas y el desarrollo constante de la cartera existente de productos, así como la expansión de nuestros centros de ventas y refacciones. Las inversiones en propiedades, plantas y equipo en las plantas de Alemania ascendieron a € 439 millones (2022: € 294 millones).

El **equipo en arrendamientos operativos y las cuentas por cobrar por servicios financieros** aumentaron en total a € 30.7 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 26.9 miles de millones); ajustado por la conversión de moneda, hubo un incremento de € 4.2 miles de millones. Esto se debió principalmente a los nuevos negocios. La proporción de los activos totales correspondiente al negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento fue 43.2 %, similar al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: 42.0 %).

Las **inversiones registradas utilizando el método de participación** por un importe de € 1.1 miles de millones fueron similares al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: € 1.1 miles de millones).

Los **inventarios** aumentaron de € 8.8 miles de millones a € 9.2 miles de millones; la proporción de los activos totales es inferior a la del año anterior en 12.9 % (2022: 13.8 %). Un incremento en valores de inventario se debió, entre otras cosas, a una base de costos generalmente mayor en inventarios y a un nivel ligeramente mayor de artículos terminados. Un suceso positivo en las cadenas de suministro a nivel mundial resultó en un menor nivel de trabajo en proceso.

Las **cuentas por cobrar comerciales**, por € 5.3 miles de millones, superaron la cifra del año anterior (31 de diciembre de 2022: € 4.7 miles de millones). El aumento se debió principalmente a la evolución de las ventas de unidades.

El **efectivo y los equivalentes de efectivo** incrementaron hasta € 7.1 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 5.9 miles de millones). El aumento se debió principalmente a la emisión de bonos en EE. UU., los Países Bajos y Canadá, así como a flujos de efectivo por actividades de operación.

Los **instrumentos de deuda negociables e inversiones similares** con un valor en libros de € 1.8 miles de millones fueron significativamente mayores en comparación con el año anterior (31 de diciembre de 2022: € 1.1 miles de millones). El incremento se debe principalmente al incremento en fondos del mercado de dinero, valuados a valor razonable a través de resultados.

Otros activos, por un importe de € 3.8 miles de millones, incluyen primordialmente impuestos diferidos y reclamos de reembolsos fiscales (31 de diciembre de 2022: € 3.2 miles de millones). Entre otras cosas, el cambio se debe a mayores reclamos de reembolso en relación con impuesto sobre ventas, así como a un incremento en los activos fiscales diferidos.

El **capital** del Grupo incrementó con respecto al 31 de diciembre de 2022, pasando de € 20.6 miles de millones a € 22.2 miles de millones. El mayor impacto resultó por la utilidad neta del Grupo de € 4.0 miles de millones; esto fue parcialmente compensado por efectos negativos provenientes principalmente por pagos de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding Ag por € 1.1 miles de millones, la adquisición de 17,668,525 acciones por € 0.6 mil millones como parte del programa de recompra de acciones, y por conversión de divisas por € 0.5 mil millones. El capital atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG aumentó en consecuencia hasta los € 21.6 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 20.1 miles de millones).

En el entorno de una sólida posición de liquidez, el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding A decidieron, el 10 de julio de 2023, implementar un programa de recompra de acciones. Sobre esta base, acciones propias con un valor de € 2 miles de millones (excluyendo costos incidentales de adquisición) serán adquiridas en la bolsa de valores durante un período de 24 meses que inició el 2 de agosto de 2023.

Mientras que los activos totales aumentaron un 11.3 %, el capital incrementó 7.9 % en comparación con el año anterior. El menor incremento en el capital se debe principalmente a que no hubo distribución de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio anterior. El **índice de capital** del Grupo fue similar al del nivel del nivel del año anterior en 31.2 % (31 de diciembre de 2022: 32.2 %); el índice de capital del Negocio Industrial fue del 47.7 % (31 de diciembre de 2022: 47.9 %).

Las **provisiones**, que ascienden a € 6.5 miles de millones, son superiores en comparación con el nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: € 6.1 miles de millones); con un 9.1 %, su proporción en el total del balance general es similar al del año anterior (31 de diciembre de 2022: 9.5 %). Las provisiones para pensiones y obligaciones similares por un importe de € 1.2 miles de millones fueron similares a las del ejercicio anterior (31 de diciembre de 2022: € 1.1 miles de millones). El ligero incremento en el valor actual de las obligaciones por pensiones de € 6.3 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 5.9 miles de millones) se vio compensado por el valor razonable de los activos del plan para financiar estas obligaciones por € 5.7 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 5.4 miles de millones).

Las provisiones también se refieren a obligaciones por garantías de productos por valor de € 2.2 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 2.0 miles de millones), por costos sociales y de personal por valor de € 1.8 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 1.6 miles de millones), por riesgos de responsabilidad civil y litigios y procedimientos regulatorios por valor de € 0.9 mil millones (31 de diciembre de 2022: € 1.0 miles de millones), y otras provisiones por valor de € 0.4 mil millones (31 de diciembre de 2022: € 0.4 mil millones).

Los **pasivos de financiamiento** incrementaron a € 25.7 miles de millones (31 de diciembre de 2022: € 20.8 miles de millones). El incremento se debió principalmente a empréstitos en los mercados internacionales de dinero y capitales y debido a la emisión de valores respaldados por activos.

De los pasivos por financiamiento, el 55.2 % corresponde a bonos, el 28.3 % a pasivos con bancos, el 7.7 % a pasivos procedentes de transacciones ABS, el 4.5 % a pasivos procedentes de contratos de arrendamiento y el 3.1 % a préstamos y otros pasivos por financiamiento.

Las **cuentas por pagar comerciales** por un importe de € 5.1 miles de millones, fueron similares al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2022: € 5.3 miles de millones). La disminución en cuentas por pagar comerciales se debe a un menor volumen de adquisiciones al cierre del ejercicio.

Puede encontrarse más información sobre los activos, el capital y los pasivos registrados del Grupo en el **Estado Consolidado de Situación Financiera D. 03,** el **Estado Consolidado de Cambios en el Capital D. 05** y las correspondientes Notas a los Estados Financieros Consolidados.

Evaluación general de la situación económica

El pasado ejercicio se caracterizó por unas condiciones relativamente estables. El efecto económico real de la guerra entre Rusia y Ucrania se ha debilitado en comparación con el año anterior. La situación en materia de precios de la energía y evolución de la inflación mejoró a lo largo del año. La escalada de los riesgos geopolíticos en Oriente Medio no tuvo ningún impacto económico real significativo durante el año analizado.

Un entorno de mercado positivo en general, respaldado por efectos de recuperación, contribuyó a la estabilidad de las ventas y a la mejora de los precios netos de Daimler Truck. Las cadenas de suministro, que se estabilizaron en gran medida a lo largo del año, permitieron satisfacer en gran medida la fuerte demanda general de los clientes, aunque continuaron los cuellos de botella locales y sectoriales en las cadenas de suministro.

Daimler Truck cerró con gran éxito el ejercicio 2023. Las perspectivas para 2023 se mejoraron a lo largo del año y se confirmaron con valores récord para Daimler Truck, entre otras cosas, a nivel de grupo en términos de ingresos y EBIT, así como de flujo de caja libre del negocio industrial. El rendimiento de las ventas ajustado del negocio industrial alcanzó un nivel récord histórico para Daimler Truck del 9.9 % y aumentó en todos los segmentos de vehículos en comparación con el año anterior.

En la tabla **B. 75** del capítulo **Perspectivas** se muestra una comparación de las cifras clave de las perspectivas con la evolución real del ejercicio 2023, así como con las perspectivas para el ejercicio 2024.

Daimler Truck Holding AG

(versión condensada de conformidad con el Código de Comercio Alemán (Handelsgesetzbuch o HGB))

Además de la información sobre el Grupo Daimler Truck, aquí se informan los resultados financieros de Daimler Truck Holding AG.

Daimler Truck Holding AG es la sociedad matriz del Grupo Daimler Truck y tiene su sede en Stuttgart (Alemania).

Daimler Truck Holding AG está estructurada como una compañía de administración con el Consejo de Administración y que presta servicios de administración en el Grupo. Por debajo del nivel del Consejo de Administración, la Sociedad -salvo algunos empleados con contrato de trabajo dual- no tiene empleados propios. El financiamiento del Grupo Daimler Truck ha sido a de forma centralizada por Daimler Truck AG y las demás compañías del Grupo, en su caso, junto con las garantías aportadas por Daimler Truck Holding AG. Debido a su posición como sociedad matriz cotizada del Grupo Daimler Truck, Daimler Truck Holding AG es responsable de un amplio abanico de tareas, especialmente en la presentación externa del Grupo Daimler Truck. Estas tareas incluyen, en particular, la elaboración de informes financieros externos y el cumplimiento de otros requisitos legales de información y de los requisitos fiscales que se imponen al grupo fiscal. Las funciones centrales de todo el Grupo tienen su sede en Daimler Truck AG, que presta servicios a Daimler Truck Holding AG.

Los Estados Financieros Consolidados se ajustan a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) aplicables en la Unión Europea (UE). Esto da lugar a algunas diferencias contables en cuanto al registro y la valuación, principalmente en lo que respecta a la remuneración de los directivos y a la valuación de las participaciones en el capital, los créditos y los pasivos, las provisiones, los instrumentos financieros y los impuestos diferidos.

Los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG se preparan de conformidad con regulaciones contables de acuerdo con provisiones de la ley comercial y suplementarias de la ley de sociedades mercantiles.

Salvo cuando se indique lo contrario, los estados financieros anuales se presentan en millones de euros (€) y se comparan con los valores al 31 de diciembre de 2022.

El estado de resultados se prepara de conformidad con el método de costo de ventas más utilizado a nivel internacional. El período comparativo para el estado de resultados es el breve ejercicio fiscal del año anterior.

Para Daimler Truck Holding AG, como compañía de administración, la utilidad neta del ejercicio representa el indicador de desempeño más importante. Se considera que la utilidad neta se encuentra al nivel del ejercicio anterior si se encuentra dentro de un rango de entre menos 5.0 % y +5.0 %. En caso de existir un cambio en un rango entre menos 5.0 % y menos 15.0 % o entre +5.0 % y +15.0 %, nos referimos a una ligera disminución o a un ligero incremento en comparación con el año anterior. Si el cambio es mayor a +15.0 % o menor a menos 15.0 % en comparación con el ejercicio anterior, clasificamos esto como un incremento o una disminución importantes.

Rentabilidad

La **rentabilidad** de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio se vio influenciada de forma significativa por la transferencia de utilidades resultante del acuerdo de transferencia de utilidades y pérdidas y control con Daimler Truck AG, que ascendió a € 5,511 millones (2022: € 1,393 millones).

Los **gastos de administración** fueron por un importe de € 73 millones (2022: € 55 millones). Esto incluye principalmente gastos de personal por € 28 millones (2022: € 23 millones), otros servicios externos no relacionados con la producción por un importe de € 18 millones (2022: € 13 millones) y otros seguros de indemnización por € 8 millones (2021: € 8 millones). El incremento durante el año anterior se debió principalmente a mayores costos por servicios externos y mayores gastos de personal.

Otros ingresos de operación disminuyeron € 6 millones hasta € 17 millones (2022: € 23 millones). Esto resultó principalmente de la facturación de servicios de gestión prestados a Daimler Truck AG por € 13 millones. La principal razón para la disminución en comparación con el ejercicio anterior fue la reducción de costos transferidos.

Los **ingresos por intereses, netos**, incrementaron en € 44 millones hasta € 45 millones. En comparación con el ejercicio anterior, el incremento se debió principalmente a mayores ingresos por intereses por intereses sobre el saldo del fondo común de efectivo.

El **impuesto sobre la renta** fue por un importe de € 238 millones (2022: € 0 millones) y resultó en su totalidad del incremento significativo en ingresos por operaciones gravables dentro del grupo fiscal.

La **utilidad neta** de Daimler Truck Holding AG fue por un importe de € 5,262 millones (2022: € 1,362 millones) y fue, por lo tanto, en concordancia con nuestras expectativas (tal como se declaran en el informe de perspectivas del año anterior) un incremento significativo en la utilidad neta. Para el ejercicio 2023, la Compañía informó una utilidad distribuible de € 5,554 millones (2022: € 1,362 millones). Se presentará una propuesta a la Asamblea General Anual para distribuir € 1,530 millones (€ 1.90 por acción registrada sin valor nominal con derecho a dividendos) de la utilidad distribuible de Daimler Truck Holding AG para el ejercicio 2023 a los accionistas y, a partir de la utilidad distribuible restante después de la distribución, asignar € 3,300 millones a utilidades retenidas y trasladar € 724 millones.

El importe de la distribución que se declara considera las 805,283,357 acciones sin valor nominal, con derecho a dividendos, existentes al 31 de diciembre de 2023. En ese momento, la Compañía era titular de 17,668,525 acciones de tesorería, a partir de las que no tiene derecho alguno de conformidad con la Sección 71b de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Debido a que el número de acciones con derecho a dividendo cambiará para la fecha de la Asamblea General Anual debido a programa en curso de recompra de acciones, se someterá al voto de la Asamblea General Anual una propuesta de resolución enmendada de conformidad.

Esta propuesta de resolución continuará observando un dividendo de € 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendo. El importe del pago total de dividendos se reducirá de conformidad con el numero modificado de acciones sin valor nominal con derecho a dividendo. El importe de la utilidad trasladada incrementará de conformidad. El importe que se asignará a utilidades retenidas permanecerá sin cambio.

La **situación económica** de Daimler Truck Holding AG en su función de sociedad de administración depende fundamentalmente de la evolución de sus subsidiarias. Daimler Truck Holding AG participa en los resultados de operación de las subsidiarias mediante la transferencia de utilidades de Daimler Truck AG. Por tanto, la situación económica de Daimler Truck Holding AG corresponde básicamente con la del Grupo Daimler Truck, que se explica en el capítulo **Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital y Situación Financiera** del informe combinado de la administración.

B. 23

Estado de Resultados Condensado de Daimler Truck Holding AG

En millones de euros	2023	2022
Gastos de administración	-73	-55
Otros ingresos de operación	17	23
Pérdida de operación	-56	-32
Utilidades recibidas debido a acuerdo a acuerdo de transferencia de utilidades	5,511	1,393
Ingresos/gastos por intereses, netos	45	1
Impuesto sobre	-238	0
Utilidad Neta	5,262	1,362
Utilidad Trasladada	292	0
Utilidad Distribuible	5,554	1,362

Liquidez y recursos de capital y situación financiera

En € 21,670 millones, los **activos totales** fueron superiores a los del año anterior por un importe de € 3,805.

Los **activos no circulantes** permanecieron sin cambio en comparación con el año anterior en € 15,100 millones y consisten exclusivamente en la participación del 100 % en el capital de Daimler Truck AG que se muestra en los activos financieros.

Las **cuentas por cobrar y otros activos** incrementaron en € 3,805 millones en comparación con el año anterior hasta € 6,570 millones y comprenden principalmente cuentas por cobrar de compañías filiales por valor de € 6,416 millones. Por un importe de € 5,511 millones, estas resultaron en gran medida del acuerdo de transferencia de utilidades y pérdidas y control con Daimler Truck AG, y por un importe de € 873 millones de cuentas por cobrar por transacciones de compensación intragrupo dentro del alcance de la gestión financiera y de liquidez. Debido a la estructura de gestión de efectivo, la cuenta bancaria operativa de Daimler Truck Holding AG se salda diariamente.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de operación** fueron por un importe de menos € 78 millones en el ejercicio fiscal 2023 (2022: menos € 20 millones). En comparación con el año anterior, la reducción en la utilidad de operación tuvo un impacto negativo en los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión** en el ejercicio 2023 ascendieron a € 1,393 millones (2022: € 1,218 millones) y resultaron principalmente de la transferencia de utilidades a Daimler Truck AG.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de las actividades de financiamiento** de menos € 1,315 millones (2022: menos € 1,198 millones) en el ejercicio fiscal 2023 resultaron principalmente del cambio en cuentas por cobrar y pasivos de transacciones de compensación intragrupo dentro del alcance de la gestión central financiera y de liquidez.

El **capital** de Daimler Truck Holding AG incrementó en € 3,634 millones hasta € 21,302 millones en el año de informe. El capital incrementó principalmente debido a la utilidad distribuible del ejercicio fiscal 2023 por € 5,554 millones y disminuyó debido al pago de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por un importe de € 1,070 millones (2022: € 0 millones) y la adquisición de acciones de tesorería como parte del programa de recompra de acciones. Al 31 de diciembre de 2023, Daimler Truck Holding AG era titular de acciones de tesorería por un importe de € 18 millones (2022: €0 millones).

Las **provisiones** incrementaron en € 109 millones hasta € 124 millones y resultaron principalmente de provisiones para personal, otras obligaciones legales, así como a la obligación de preparar los estados financieros anuales y hacerlos auditar.

Los **pasivos** incrementaron en € 62 millones hasta € 244 millones e incluyen principalmente los pasivos derivados del grupo fiscal para fines del IVA (€ 218 millones).

B. 24

Estructura del Balance General Condensado de Daimler Truck Holding AG

En millones de euros	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2022
Activos		
Activos financieros	15,100	15,100
Activos No Circulantes	15,100	15,100
Cuentas por cobrar y otros activos	6,570	2,765
Activos Circulantes	6,570	2,765
	21,670	17,865
Pasivo y Capital		
Capital Social	823	823
Acciones de Tesorería	-18	0
Reserva de Capital	14,277	14,277
Utilidades Retenidas	666	1,206
Utilidad Distribuible	5,554	1,362
Capital	21,302	17,668
Provisiones para impuestos	98	0
Otras provisiones	26	15
Provisiones	124	15
Pasivos ante subsidiarias	221	164
Otros pasivos	23	18
Pasivos	244	182
	21,670	17,865

Riesgos y oportunidades

El desempeño comercial de Daimler Truck Holding AG como sociedad de administración depende principalmente del desarrollo de sus subsidiarias directas e indirectas en todo el mundo, por lo que está sujeta a los mismos riesgos y oportunidades que el Grupo Daimler Truck a través de las utilidades de sus subsidiarias y compañías asociadas. En general, Daimler Truck Holding AG participa en los riesgos de las compañías asociadas y de las subsidiarias del Grupo Daimler Truck en proporción a su respectiva participación. Los riesgos y oportunidades se presentan en el capítulo **Informe de Riesgos y Oportunidades** del informe combinado de la administración. Además, las relaciones con nuestras subsidiarias y compañías asociadas pueden dar lugar a cargos derivados de pasivos contingentes legales o contractuales (en particular de financiamiento), así como a deterioros de las acciones de Daimler Truck AG. Con base en los criterios indicados en el capítulo **Informe de Riesgos y Oportunidades** del informe combinado de la administración, se considera que el grado y probabilidad de ocurrencia de las oportunidades han disminuido en comparación con el año anterior. Se considera que los riesgos generales del Grupo Daimler Truck están en el mismo nivel del ejercicio anterior.

Pasivo Posterior

De conformidad con el artículo 133, apartados 1 y 3, de la Ley de Transformación de Alemania (Umwandlungsgesetz o UmwG), Daimler Truck Holding AG responde de forma conjunta y solidaria con el Grupo Mercedes-Benz AG por la satisfacción de los pasivos que permanezcan en el Grupo Mercedes-Benz AG, en los que se incurrió antes de la escisión y transferencia de activos con efectos a partir del 9 de diciembre de 2021, en caso de ser exigibles en un plazo de cinco años a partir del anuncio de la inscripción de la escisión y la transferencia en el registro mercantil de Mercedes-Benz Group AG y se determinan las reclamaciones contra Daimler Truck Holding AG como consecuencia de la misma por un tribunal o de otra forma descrita en el artículo 133 de la Ley de Transformación de Alemania (UmwG), o se emprende o se solicita una acción de ejecución judicial u oficial.

El plazo mencionado es de diez años para las obligaciones en materia de pensiones basadas en la Ley de Pensiones de las Empresas Alemanas (Betriebsrentengesetz) establecidas con anterioridad a la fecha efectiva de la escisión y de la transferencia de activos. Daimler Truck Holding AG no espera que se produzca ninguna salida de liquidez a este respecto debido a la suficiente disponibilidad de activos para fines especiales de las demás entidades legales.

Las provisiones reconocidas en este contexto, en particular el procedimiento para regular la liquidación interna entre las entidades legales implicadas, se recogen en el acuerdo de separación del Grupo, que constituye un anexo del acuerdo de escisión y transferencia de activos del 6 de agosto de 2021. La escisión y transferencia de activos entraron en vigor el 9 de diciembre de 2021 mediante su registro en el registro comercial.

Sobre la base de la evaluación actual, se considera improbable una salida real de efectivo de Daimler Truck Holding AG.

Perspectivas

La rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital, así como la situación financiera de Daimler Truck Holding AG están determinados por el desempeño comercial y el éxito de sus subsidiarias operativas directas e indirectas, en cuyo desarrollo participa directa e indirectamente a través de acuerdos de transferencia de utilidades y pérdidas y de reparto de dividendos.

Para el año 2024, esperamos que la utilidad neta de Daimler Truck Holding AG sea significativamente inferior al nivel del ejercicio 2023. En particular, prevemos una transferencia de utilidades significativamente menor de Daimler Truck AG.

Además, debido a la interconexión de Daimler Truck Holding AG con las compañías del Grupo, nos remitimos a nuestras afirmaciones en el capítulo Perspectivas del informe combinado de la administración, que en particular también reflejan las expectativas para la compañía matriz.

Sustentabilidad en Daimler Truck

Gobierno

Gobierno corporativo responsable	63
Cumplimiento	67
Asociaciones y Participación	75

Medio Ambiente

Medio Ambiente	78
Mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático	81
Eficiencia de recursos	87
Prevención de contaminación	93
Cadena de Suministro Ecológica	96
Taxonomía de la UE	98

Social

Social	107
Nuestra Gente	108
Derechos Humanos	116
Seguridad Vial	120

Información Adicional

124

* Este contenido es parte de la Declaración No Financiera del Grupo y está sujeta a una auditoría separada con aseguramiento limitado.





Gobierno

Subrayamos nuestra responsabilidad hacia el medio ambiente y la sociedad con un gobierno corporativo sólido y con visión de futuro.

Gobierno Corporativo Responsable

GRI 2-12/-13/-14/-18/-19 SDG 8, 16

Como fabricante líder mundial de vehículos industriales, nuestro objetivo es desarrollar y llevar a la carretera soluciones de transporte sustentables y, por tanto, preparadas para el futuro, para el transporte de mercancías y personas. Nos tomamos muy en serio la responsabilidad asociada para con nuestros empleados, el medio ambiente y la sociedad. Consideramos la sustentabilidad de forma holística y como parte integrante de nuestra actividad principal. Además, los 17 Objetivos de Desarrollo Sustentable ("SDG") de las Naciones Unidas nos sirven de guía para perfeccionar en detalle nuestro propio compromiso con el desarrollo sustentable y el respeto de los derechos humanos con su ayuda.

El marco que guía nuestras actividades responsables se denomina "ESG" (Environment, Social Governance (Medio Ambiente, Social, Gobierno)). Por lo tanto, enfocamos nuestras actividades sustentables en los tres temas de gobierno corporativo, medio ambiente y social.

Gobierno

Nuestro objetivo es ser una empresa con la que a los socios comerciales les guste hacer negocios y en la que a los empleados les guste trabajar: Una empresa en la que confiar. Nuestras acciones se basan en la responsabilidad: Cumplimos las normas de gobierno corporativo e integramos la sustentabilidad en nuestras decisiones a corto y largo plazo. Fomentamos el diálogo abierto con nuestros grupos de interés y apoyamos las iniciativas medioambientales y sociales. Gestionamos el cumplimiento y los riesgos ESG con sistemas probados, respaldados por nuestras auditorías internas. También garantizamos la transparencia de los informes de sustentabilidad al mercado de capitales. Sobre esta base, fijamos nuestros objetivos y gestionamos su consecución con los correspondientes indicadores clave del desempeño.

Un área de enfoque en el año del informe fue la preparación de la nueva legislación de la UE sobre informes de sustentabilidad, la Directiva sobre informes de Sustentabilidad Corporativa (CSRD). Además de los incentivos por el desempeño financiero del Consejo de Administración y los altos directivos en la remuneración variable a corto y largo plazo, nuestro sistema de compensación también incluye criterios de desempeño no financieros con respecto a la sustentabilidad.

Los objetivos de sustentabilidad contribuyen a garantizar el éxito empresarial sustentable la función de modelo a seguir de Daimler Truck y proporcionan información sobre si Daimler Truck implementa y planifica, y en qué medida, estrategias sustentables a nivel ecológico, social y empresarial y el progreso que ha tenido Daimler Truck en este sentido.

Podrá encontrar información adicional sobre la remuneración del Comité de Vigilancia y el Consejo de Administración en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board y www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Medio Ambiente

Como organización con un gobierno corporativo responsable, nos dedicamos a proteger el medio ambiente y el clima. Estamos comprometidos con los objetivos del Acuerdo de París y estamos allanando el camino hacia un transporte neutro en emisiones de CO_{2e}. A partir de 2039, tenemos previsto vender únicamente vehículos neutros en emisiones de CO_{2e} en modo de conducción en Europa, Japón y los Estados Unidos. Ahora ofrecemos diez modelos de batería eléctrica de producción en serie que se utilizan por clientes en todo el mundo.

La cadena de suministro también forma parte de nuestros esfuerzos de sustentabilidad. Esperamos que nuestros proveedores actúen de acuerdo con los requisitos legales de protección del medio ambiente. También exigimos a nuestros proveedores directos que cumplan las normas de sustentabilidad de nuestra Compañía.

También queremos contribuir a alcanzar el objetivo de hacer que el transporte de mercancías y personas sea sin emisiones de CO_{2e} a través de la mejora constante de nuestra producción. Esperamos lograr que, para 2039, la producción sea neutral en CO_{2e} a nivel mundial. Hemos alcanzado un hito: Nuestras plantas de producción europeas son neutras en CO_2 en su conjunto. También se espera que nuestras plantas de producción de la India, Japón y EE. UU. sean neutras en emisiones de CO_{2e} para 2025.

Social

Hay tres áreas en el centro de nuestra responsabilidad social: nuestros empleados, el respeto y apoyo a los derechos humanos en toda nuestra cadena de valor, así como la seguridad de los usuarios de la carretera. Empleamos a más de 100,000 personas en todo el mundo. Son nuestro activo más importante y adoptamos diversas medidas para garantizar que se sientan cómodos en el lugar de trabajo, desarrollen su potencial, mantengan su salud y se respeten sus derechos humanos.

También asumimos la responsabilidad social de nuestra cadena de suministro. Nuestro objetivo es que nuestros proveedores también respeten normas sociales y apoyen nuestro trabajo de sustentabilidad en relación con los derechos humanos. Por ejemplo, exigimos que nuestros proveedores directos de todo el mundo cumplan con normas de derechos humanos y que las informen a sus proveedores directos para garantizar el cumplimiento dentro de su esfera de influencia.

La seguridad forma parte de nuestro ADN y es una de nuestras obligaciones más importantes, no sólo para con nuestros clientes, sino para con todos los usuarios de la carretera. Nuestro objetivo es prevenir los accidentes de tránsito. Por eso mejoramos continuamente nuestros sistemas de seguridad y asistencia y avanzamos en la conducción autónoma. Desarrollamos nuestros productos de acuerdo con las normas de seguridad más estrictas, que verificamos periódicamente mediante controles de calidad internos y certificaciones externas.

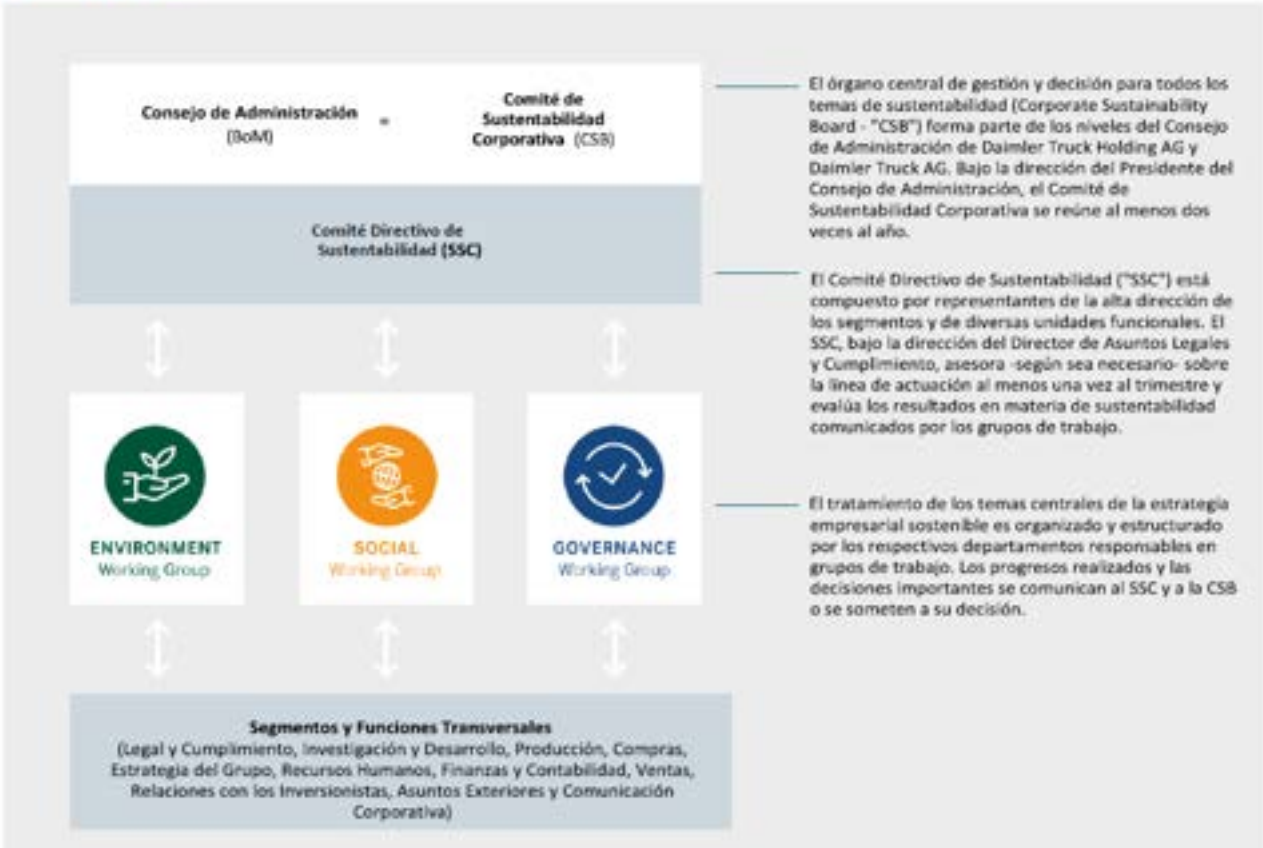
Gestión de la sustentabilidad en Daimler Truck

GRI 2-12/-13/-14

El Consejo de Administración se reúne de forma habitual como el Comité de Sustentabilidad Corporativa ("CSB") para abordar temas de importancia sobre sustentabilidad de la Compañía. Dentro del Consejo de Administración, el Presidente Martin Daum es responsable del tema de sustentabilidad de conformidad con las reglas de procedimiento. En intervalos regulares, el Consejo de Administración informa al Comité de Vigilancia sobre la estrategia del Grupo Daimler Truck y sus segmentos individuales, lo cual, además de los objetivos económicos de largo plazo, considera objetivos ecológicos y sociales. Dos miembros del Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia también cuentan con experiencia del área de informes y auditoría de sustentabilidad. Podrá encontrar información adicional en el capítulo **Declaración sobre Gobierno Corporativo** y en las secciones **Perfiles de Requerimientos Generales para la integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia** y **Matriz de Cualificación para el Comité de Vigilancia**. Las estructuras de administración y organización pretenden dar apoyo estratégico a nuestras metas de sustentabilidad. El Comité Directivo de Sustentabilidad (SCC) y diversos grupos de trabajo en Medio Ambiente (E), Social (S) y Gobierno (G) son responsables de esto.

Dentro de la organización legal y de cumplimiento, el departamento de gestión de la sustentabilidad aborda temas de control relevantes a nivel Grupo. Además de la presentación de informes de sustentabilidad, también es responsable del ulterior desarrollo de la estrategia comercial sustentable, cumplimiento en temas de derechos humanos y gestión de partes interesadas. Esta función reporta al Presidente del Consejo de Administración a través del Titular del área Legal y de Cumplimiento.

B. 25
Estructura de Gobierno



Principios y políticas

GRI 2-23

Hemos anclado nuestros valores y principios en nuestra Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos, así como en nuestro Código de Conducta general de Daimler Truck y en otras políticas específicas de cada tema.

Por políticas entendemos las normas internas generales del Grupo Daimler Truck que proporcionan el marco del Grupo y que son directamente vinculantes para todos los empleados y miembros de los órganos ejecutivos definidos en el ámbito de aplicación. Un equipo central es responsable de la gestión de la política global y los procesos relacionados, los cuales son regulados dentro de la política sobre gestión de políticas. Para garantizar la transparencia y eficiencia de las políticas, todos los empleados tienen acceso a las políticas de Daimler Truck en cualquier momento a través de la plataforma central de políticas.

Gestión de riesgos y oportunidades

La gestión de riesgos y oportunidades es una parte integral de los procesos de planeación, administración e información en todo el Grupo. Pretende apoyar la consecución de los objetivos de la Compañía de manera sustentable y crear consciencia sobre los riesgos relacionados dentro de la Compañía. Los riesgos y oportunidades relacionados con ESG que están vinculados a nuestras propias actividades comerciales, productos y servicios que muy probablemente podrían tener impactos negativos graves sobre los aspectos no financieros en relación con la Ley de Implementación de la Directiva CSR (CST-Richtlinie-Umesetzungsgesetz, CSR.RUG) pueden encontrarse en la evaluación general de la situación de riesgos y oportunidades en el informe de riesgos y oportunidades del informe combinado de la administración. No ocurrió ningún riesgo no financiero grave durante el ejercicio del informe. Podrá encontrar información detallada en el capítulo **Informe de Riesgos y Oportunidades**.

Análisis de Materialidad

GRI 2-14, 3-1/-2

Como base de nuestros informes de sustentabilidad, pero también para orientar nuestra estrategia empresarial sustentable, en el verano de 2022 realizamos un análisis de materialidad para el Grupo Daimler Truck. Basándonos en la estrategia corporativa de Daimler Truck, los desarrollos normativos y las tendencias actuales del sector, identificamos los temas clave para Daimler Truck y los priorizamos. Para obtener una visión holística, analizamos tanto la relevancia empresarial de los temas de sustentabilidad como el impacto en nuestro medio ambiente y en las personas que nos rodean. Estas dos perspectivas se exploraron mediante la participación de diversas partes interesadas. Por un lado, examinamos el impacto positivo y negativo de nuestras actividades empresariales con un análisis competitivo exhaustivo, una evaluación del impacto de SDG y entrevistas a expertos. Por otro lado, examinamos el impacto de las cuestiones de sustentabilidad en el rendimiento y los resultados de nuestro negocio mediante una encuesta en línea tanto a nuestros empleados como a los clientes de nuestra flota de camiones y analizamos los requisitos de calificación de los ESG pertinentes.

Los resultados del análisis, incluidas las recomendaciones de actuación, se presentaron al Comité Directivo de Sustentabilidad ("SSC") y al Comité de Sustentabilidad Corporativa ("CSB"). Los resultados del análisis de materialidad confirman los temas centrales de nuestra estrategia empresarial sustentable. Se identificaron ocho áreas de actuación esenciales. Desde una perspectiva externa e interna, el punto central son los aspectos ecológicos de nuestro negocio, sobre todo la lucha contra el cambio climático, la eficiencia de los recursos y la prevención de la contaminación. Los requisitos sociales de respeto y protección de los derechos humanos, así como la salud y la seguridad en el trabajo fueron también muy bien calificados, sobre todo por nuestros empleados. Estos temas constituyen los temas más relevantes para nosotros, hacia los que queremos orientar con más fuerza nuestra gestión de la sustentabilidad y nuestros informes en el futuro. Los temas de la cadena de suministro ecológica, el cumplimiento normativo y la seguridad vial también serán importantes.

B. 26
Análisis de materialidad



Como parte de las preparaciones para la nueva legislación de la UE sobre informes de sustentabilidad, que será aplicable para nosotros a partir del año 2024, se llevó a cabo el doble análisis de materialidad de conformidad con los nuevos requerimientos legales. Los resultados serán la base para el siguiente informe y la evaluación de materialidad deberá completarse al cierre del primer trimestre de este año 2024.

Cumplimiento

GRI 2-18/-19/-22, 3-3, 205-1/-3, 206-1

Estamos convencidos de que sólo aquellos que actúan de forma responsable seguirán teniendo éxito a largo plazo. Por ello, el cumplimiento de las normas y la correspondiente cultura de cumplimiento son de suma importancia para nosotros.

El cumplimiento de las normas y una gestión empresarial responsable están en consonancia con nuestro concepto de empresa sustentable. Por ello, Daimler Truck ha implementado un Sistema de Gestión del Cumplimiento (CMS) que comprende programas y procesos para cumplir con los requisitos legales y evitar conductas indebidas. Daimler Truck informa y sensibiliza a sus empleados sobre cuestiones de cumplimiento mediante numerosas medidas de capacitación y campañas de comunicación.

Sistema de Gestión del Cumplimiento

A través de nuestro CMS, en Daimler Truck deseamos garantizar el cumplimiento de las leyes y lineamientos en nuestra empresa y promover el comportamiento en conformidad. Las medidas necesarias para ello son definidas por nuestras organizaciones de cumplimiento y legales en un proceso que también tiene en cuenta de forma adecuada los requisitos comerciales de la Compañía. El CMS consta de siete elementos que se explican con mayor detalle a continuación.

B.27
Sistema de Gestión del Cumplimiento del Grupo Daimler Truck



1. Cultura corporativa y valores de cumplimiento

Nuestro objetivo es garantizar que todos los empleados conozcan y cumplan el Código de Conducta aplicable y actúen de forma responsable, íntegra y conforme a las normas. Nuestro Código de Conducta para todo el Grupo nos sirve de referencia general: Establece los lineamientos de nuestras acciones y nos ayuda a tomar las decisiones correctas. Estos lineamientos son vinculantes para todos los empleados de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG y para las compañías controladas por el Grupo Daimler Truck, están disponibles en doce idiomas y en cualquier momento para nuestros empleados a través de la plataforma central de lineamientos. El Código de Conducta fue publicado después de revisión en febrero de 2023. Se basa en los "Principios de Propósito" de Daimler Truck. Con estos hemos definido nuestros cuatro principios clave que nos impulsan en nuestro trabajo diario:

- Empezamos escuchando
- Construimos para resolver
- Lideramos para el largo plazo
- Progresamos juntos

2. Objetivos de cumplimiento

Los objetivos del programa de cumplimiento se definen y están bajo la responsabilidad del Director Ejecutivo Legal y de Cumplimiento y del Comité de Cumplimiento sobre la base de la estrategia de cumplimiento. La estrategia de cumplimiento se deriva de los objetivos corporativos, así como de las leyes y reglamentos aplicables, los compromisos voluntarios y los Principios de Propósito de Daimler Truck.

Para las distintas áreas de Cumplimiento, esto significa minimizar los riesgos relacionados con la corrupción, la legislación antimonopolio, control de las exportaciones, lavado de dinero y las violaciones de las listas de sanciones y terrorismo, la protección de datos, la conformidad de los productos y los derechos humanos, así como garantizar el cumplimiento con obligaciones y deberes fiscales y aduanales de conformidad con la ley del personal.

3. Organización del cumplimiento

GRI 2-16/-25

La organización de cumplimiento del Grupo Daimler Truck está organizada regionalmente y de forma alineada con nuestras funciones (Centro de Competencias). De este modo, puede prestar un apoyo eficaz, por ejemplo, mediante lineamientos y recomendaciones. Para ello se dispone de contactos funcionales o regionales. Por lo tanto, una red global de contactos locales garantiza el cumplimiento de nuestras normas. La red apoya a la dirección de las empresas del Grupo en la aplicación local de nuestro programa de cumplimiento. Además, el Comité de Cumplimiento gestiona las cuestiones generales y supervisa si nuestras medidas son eficaces. El Consejo tiene la tarea de responder en una fase temprana a los cambios en los modelos de negocio y en el entorno empresarial, recoger las novedades normativas y desarrollar continuamente el CMS. El Comité de Cumplimiento está compuesto por representantes de los departamentos Legal y de Cumplimiento, se reúne periódicamente y está presidido por el Director Ejecutivo Legal y de Cumplimiento.

El Director Ejecutivo Legal y de Cumplimiento reporta directamente al Presidente del Consejo de Administración e informa regularmente al Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG y de Daimler Truck AG, al Comité de Gestión de Riesgos del Grupo y al Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia. Desde el punto de vista de la Compañía, la independencia de la red de cumplimiento respecto a los segmentos queda garantizada por la línea directa de información con el Departamento Legal y de Cumplimiento y con el Presidente del Consejo de Administración.

4. Riesgos del cumplimiento

Daimler Truck revisa y evalúa sistemáticamente todas las empresas controladas del Grupo y las participaciones mayoritarias a nivel mundial, así como sus propias unidades centrales, de forma regular con el fin de minimizar los riesgos de cumplimiento. Para ello, se accede a los datos disponibles a nivel central y, en caso necesario, a la información local. Los resultados de la evaluación periódica de los riesgos de cumplimiento constituyen la base de nuestro control de riesgos. Los utilizamos para aplicar medidas específicas de minimización de riesgos en todo el mundo. Este enfoque de gestión de riesgos sirve de marco para todos los ámbitos de cumplimiento. Como parte del ciclo de gestión de riesgos de 2023, todas las calificaciones de riesgo existentes se revisaron a finales de 2022 y se ajustaron cuando fue necesario. Con base en estas clasificaciones de riesgo, se entregaron las medidas a las unidades afectadas para su implementación. Las nuevas empresas se evaluaron por separado y se acordaron calificaciones y medidas de riesgo. Como parte de la sustitución del anterior enfoque de gestión de riesgos en el año del informe, todas las unidades de negocio de alto riesgo fueron reevaluadas en una primera ola y se asignaron paquetes individuales de medidas de reducción de riesgos. A partir de principios de 2024, todas las unidades de negocio restantes adoptarán este nuevo enfoque.

5. Programa de cumplimiento

El programa de cumplimiento de Daimler Truck comprende elementos como el sistema central de denuncia de irregularidades SpeakUp, los procesos de diligencia debida de los socios comerciales, las cláusulas contractuales de cumplimiento y otras medidas personalizadas al respectivo ámbito de cumplimiento con el fin de minimizar los riesgos y contrarrestar las infracciones de leyes y normas. Las medidas individuales se derivan de las conclusiones de nuestro análisis sistemático de riesgos de cumplimiento. A este respecto, nos centramos, entre otras cosas, en: la concientización continua del cumplimiento y la adhesión a los procesos pertinentes, el seguimiento consistente de los informes de mala conducta, y la formulación de requisitos claros para la conducta de nuestros socios comerciales.

A continuación, se explican con mayor detalle los elementos clave del programa de cumplimiento.

Notificación de infracciones a las normas a través del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp

GRI 2-25/-26/-27, 3-3, 207-2/-3

En el ejercicio de informe 2023, se cambió el nombre al sistema de denuncia de irregularidades de Business Practice Office ("BPO") a SpeakUp @ Daimler Truck – nuestro sistema de denuncia de irregularidades. El sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp permite a los empleados de Daimler Truck, así como a socios comerciales y terceros de todo el mundo, denunciar infracciones. Las denuncias al sistema de denuncia SpeakUp nos alertan de riesgos potenciales para el Grupo, sus empleados y terceros y ayuda a evitar daños.

Como parte del cambio de nombre al sistema de denuncia de irregularidades, se introdujo la plataforma SpeakUp en el ejercicio de informe 2023 y se llevaron a cabo mejoras a la denuncia de posibles violaciones. La plataforma integrada SpeakUp permite a todos los empleados y terceras personas alrededor del mundo reportar posibles faltas de conducto al sistema de denuncia de irregularidades por escrito, vía un sitio web protegido o mediante mensaje de voz a través de un número telefónico. En ambos casos, el idioma del reporte puede seleccionarse libremente, y la nueva plataforma ofrece una selección más extensa de idiomas a seleccionar y hace posible el contacto en cualquier momento. La información puede aún ser enviada al sistema de denuncia SpeakUp vía correo electrónico o correo postal. En Alemania, está disponible un intermediario externo y neutral para los denunciantes como puto de contacto adicional. En todos los casos, también se puede presentar un reporte de forma anónima.

Una política corporativa válida en todo el mundo define los procedimientos del sistema de denuncias SpeakUp y las responsabilidades correspondientes. Su objetivo es garantizar un procedimiento justo y transparente que tenga en cuenta tanto el principio de proporcionalidad para la persona afectada como la protección del denunciante. La política también sirve como norma por la que en Daimler Truck juzgamos las infracciones a la normativa y decidimos las consecuencias. Si, tras una evaluación inicial basada en el riesgo, una notificación relacionada con la propia área comercial de Daimler Truck se clasifica como una infracción a las normas con un riesgo bajo para la Compañía, sus empleados u otras personas, el sistema de denuncias SpeakUp transfiere el caso al departamento responsable, por ejemplo, Recursos Humanos, Seguridad Corporativa o el departamento de cumplimiento.

El departamento correspondiente hace un seguimiento de la notificación y procesa el informe de manera independiente. Las infracciones a las normas con un riesgo bajo para la empresa incluyen, por ejemplo, el robo, la malversación o el enriquecimiento personal con un valor inferior a € 100,000 euros, siempre que no entren en la categoría de corrupción.

Si el sistema de denuncia SpeakUp clasifica una notificación como infracción de alto riesgo a la normativa, tras una evaluación inicial basada en el riesgo, remite el caso a una unidad de investigación. SpeakUp rastrea el caso hasta que se cierra. Algunos ejemplos de infracciones de alto riesgo de la normativa son los delitos relacionados con la corrupción, las infracciones de la legislación antimonopolio y las infracciones de la normativa contra el lavado de dinero, así como las infracciones a disposiciones técnicas vinculantes o las infracciones relacionadas con la normativa medioambiental. Los casos de acoso sexual, violación de los derechos humanos, discriminación y racismo también figuran entre las infracciones de normas de alto riesgo. Con el fin de aumentar constantemente la confianza en nuestro sistema de denuncia SpeakUp y crear mayor conciencia, especialmente entre nuestros empleados, se utilizan diversas medidas de comunicación.

Las posibles violaciones de nuestros Estándares para socios comerciales, en particular violaciones de derechos humanos y violaciones de las normas de protección ambiental por parte de nuestros proveedores directos e indirectos, también pueden informarse al sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Las denuncias recibidas a través del sistema se remiten al departamento responsable del procedimiento interno de denuncias.

En el año del informe 2023, se abrieron 24 nuevos casos de alto riesgo a través del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. De los casos recientemente abiertos, diez casos entraron en la categoría de “casos graves de acoso sexual, discriminación y racismo”, dos casos entraron en la categoría de “daño a la reputación” y un caso entró en la categoría de “fraude (más de 100.000 euros)”. Otros ocho casos entraron en la categoría “daños (más de € 100,000)”, un caso en la categoría “enriquecimiento indebido (más de € 100,000)”, un caso en la categoría “violaciones graves de la integridad del sistema de denuncia de irregularidades” y un caso en la categoría “otros riesgos importantes”.

En el año del informe 2023, un total de 20 casos se cerraron como "con mérito/parcialmente con mérito". En estos 20 casos se confirmó una sospecha inicial concreta. De ellos, seis casos pertenecían a la categoría "daños (más de € 100,000)", cuatro casos pertenecían a la categoría "daño a la reputación", seis casos a la categoría "casos graves de acoso sexual, discriminación y racismo", un caso a la categoría "fraude (más de € 100,000)", un caso en la categoría "hurto (más de € 100,000), un caso en la categoría "enriquecimiento indebido (más de € 100,000) y un caso en la categoría "otros riesgos importantes". En este caso, la empresa decide las medidas adecuadas, teniendo en cuenta la proporcionalidad y la equidad. Las medidas de personal en el año de informe 2023 incluyeron despidos extraordinarios, advertencias finales, advertencias escritas y verbales, renuncias voluntarias, así como un traslado y un acuerdo de rescisión.

En www.daimlertruck.com/en/company/compliance/whistleblowingsystem-speakup puede encontrar información adicional y detalles de contacto.

Colaboración con socios de ventas y proveedores

GRI 2-23

Para nosotros, una comprensión compartida de los valores constituye la base para una colaboración exitosa con nuestros socios. Nuestros Estándares para socios comerciales, que describen en detalle nuestras expectativas para los socios, fueron revisados durante el año del informe. Proporcionamos los estándares a todos nuestros socios comerciales, incluidos nuestros proveedores. Los Estándares para socios comerciales se pueden encontrar en www.daimlertruck.com/en/company/compliance/complianceof-our-business-partners. En ellos resumimos todos los requisitos que tenemos para nuestros socios comerciales para un negocio sustentable y formulamos nuestras expectativas con respecto a las condiciones de trabajo, el respeto y la protección de los derechos humanos, el medio ambiente y el cumplimiento. Para nuestros proveedores, existen requisitos adicionales en nuestras condiciones contractuales sobre responsabilidad social y protección del medio ambiente, así como en las cláusulas contractuales de cumplimiento. También proporcionamos a nuestros socios comerciales un módulo de concientización sobre el cumplimiento desarrollado específicamente. El módulo crea conciencia sobre los requisitos actuales y ofrece a nuestros proveedores y socios de ventas asistencia para hacer frente a posibles riesgos de cumplimiento. También puede encontrar más información sobre el módulo en www.dt-compliance-awareness-module.com/en/.

Examinamos a los socios comerciales directos como parte de los procesos de diligencia debida basados en el riesgo. En el año del informe, revisamos a nuevos socios de ventas directos en relación con riesgos de cumplimiento. Utilizando un proceso de supervisión permanente, también revisamos a todos los socios comerciales actuales con el objetivo de identificar posibles infracciones de conducta por parte de los socios comerciales. Los proveedores directos existentes se revisan habitualmente en relación con riesgos, específicamente riesgos en temas de derechos humanos, con el fin de identificarlos y abordarlos en un proceso de seguimiento. También se lleva a cabo una revisión de diligencia debida para nuevos proveedores antes de ser comisionados, y esto aborda de forma especial los temas de derechos humanos.

Encontrará más información en supplier.daimlertruck.com/portal/en y en los capítulos Cadena de suministro Ecológica y Derechos humanos.

Programa de Cumplimiento M&A

También realizamos evaluaciones de riesgos de cumplimiento para proyectos M&A (Mergers & Acquisitions, fusiones y adquisiciones). El objetivo de esas evaluaciones de riesgos es detectar todas las circunstancias relevantes para la corrupción, así como determinar todas las cuestiones relacionadas con la reputación e integridad del socio de la transacción que afecten o socaven la transacción. Además, en cada transacción también se consideran las listas de sanciones pertinentes y los requisitos para combatir el lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo. Si es necesario, en la evaluación del riesgo de cumplimiento de una transacción M&A también se incluyen aspectos de cumplimiento técnico y de derechos humanos, así como cuestiones de cumplimiento de datos y TI. En caso de hallazgos relevantes, se definen las medidas de cumplimiento necesarias.

En general, nuestras cláusulas estándar de cumplimiento para contratos M&A incluyen aspectos de gobierno corporativo bueno y sustentable, cumplimiento de las leyes y respeto de los derechos humanos.

6. Medidas de capacitación, comunicación e información interna

Ofrecemos una amplia gama de cursos de capacitación sobre temas de cumplimiento. Las necesidades de capacitación se determinan periódicamente y se llevan a cabo ajustes y mejoras. Los contenidos y temas de los cursos de capacitación se adaptan a los papeles y funciones del respectivo grupo destinatario. Los empleados de las áreas administrativas disponen de un programa de capacitación basado en la web y orientado al grupo destinatario, que consta de una serie de módulos obligatorios. Los empleados de las áreas de producción y relacionadas con la producción pueden participar voluntariamente en el programa de capacitación. Los módulos de capacitación se asignan cuando un empleado es contratado, ascendido o trasladado a una función que implica un mayor riesgo. Las medidas de capacitación basadas en la web están disponibles en todo el mundo a través de un Sistema de Gestión de Aprendizaje (LMS).

Complementamos nuestro programa de capacitación basado en la web con capacitación presencial, parte de la cual impartimos en formato virtual en 2023. También ofrecemos medidas de información y cualificación para funciones de supervisión y gestión. Como parte de un programa de incorporación de ejecutivos, estamos proporcionando información sobre temas legales y de cumplimiento con el fin de ayudar a los miembros recién nombrados del Comité de Vigilancia y a los miembros de la dirección ejecutiva de las empresas del Grupo en su nuevo papel. Esta oferta se complementó en julio de 2023 con una capacitación basada en red – Módulo Ejecutivo – Gobierno Corporativo.

B.28

Programade Capacitación del Cumplimiento

Administración y capacitación de empleados	
Programa Onboarding Ejecutivo para CEOs y CFOs de Daimler Truck	– Onboarding con todos CEOs y CFOs recién nombrados (obligatorio).
Programa de cumplimiento basado en la red	– Asignación centralizada de módulos básicos, de gestión y expertos (obligatorios) para empleados de áreas administrativas de Daimler Truck AG y empresas controladas teniendo en cuenta el papel, la función y el riesgo respectivos. – Funciones de informe basadas en el sistema y recordatorios automáticos para seguimiento de la finalización de las capacitaciones obligatorias.
Capacitaciones en persona/virtuales	– La red local de Legal y Cumplimiento ofrece capacitación adicional en formatos presenciales y/o virtuales según sea necesario, teniendo en cuenta el perfil de riesgo local de la unidad respectiva y los cursos de formación basados en la web disponibles de forma centralizada. La infraestructura para la documentación de estas sesiones de formación se proporciona de forma centralizada.
Sensibilización sobre cumplimiento con socios comerciales	
Módulo de Sensibilización sobre Cumplimiento para proveedores y socios comerciales de ventas	– El Módulo de Sensibilización sobre el Cumplimiento está disponible en línea para los proveedores y socios comerciales de Daimler Truck. El contenido hace referencia, entre otras cosas, a nuestras normas para socios comerciales de Daimler Truck. – El módulo explica nuestros principios rectores en materia de integridad y ayuda a nuestros socios comerciales a hacer frente a los posibles riesgos de integridad y cumplimiento.

B. 29

Programa de capacitación en cumplimiento - cursos de capacitación en la red

GRI 205-2

Módulos Básicos[1]	Número de participantes[5]
Panorama General Antimonopolio	8,587
Código de Conducta Daimler Truck	41,931
Módulo Administración[2]	
Inclusion in Mind!	1,348
Módulos Experto[3]	
Anti Lavado de Dinero Alemania (Comercializador de Productos)	2,336
Cumplimiento@Mercadotecnia y Ventas	2,658
Cumplimiento@Adquisiciones	1,455
Legislación Interna	418
Cumplimiento Producto	25,326
Cumplimiento Derechos Humanos	5,274
Módulo Ejecutivo[4]	
Gobierno Corporativo	153

1 Este módulo se asigna automáticamente a todos los empleados activos (empleados a tiempo completo y parcial) en la administración de Daimler Truck AG y empresas del grupo controladas que cumplen con los requisitos de TI para realizar cursos de capacitación en el Daimler Truck Learning Management System.
2 Este módulo se asigna automáticamente a todos los directivos (empleados a tiempo completo y parcial, nivel 4 y superior) de la administración de Daimler Truck AG y de las empresas del grupo controladas que cumplen los requisitos informáticos para la realización de cursos de formación en Daimler Truck Learning. Sistema de gestión.
3 Estos módulos se asignan automáticamente a los empleados activos relevantes (empleados a tiempo completo y a tiempo parcial) en la administración de Daimler Truck AG y de las empresas del grupo controladas que cumplen con los requisitos de TI para realizar cursos de capacitación en el Daimler Truck Learning Management System. .
4 Este módulo se asigna automáticamente a todos los CEO/CFO, a todos los líderes de nivel 2 (empleados a tiempo completo y parcial) de la administración de Daimler Truck AG y a las empresas controladas del grupo, a todos los jefes de unidades de negocios de la administración de Daimler Truck AG, así como a todos los representantes electos de empresas controladas y no controladas del Grupo que cumplan con los requisitos informáticos para realizar la formación en el Daimler Truck Learning Management System. Para todos aquellos que no habían completado el programa de incorporación ejecutiva que estaba disponible antes de que estuviera disponible el módulo basado en la web, la capacitación era obligatoria.
5 Número de finalizaciones almacenadas en el Sistema de gestión de aprendizaje antes de la fecha límite del 12 de noviembre de 2023 (debido a un cambio inminente en el sistema, el Sistema de gestión de aprendizaje de Daimler Truck ya no estuvo disponible para los estudiantes a partir del 13 de noviembre de 2023).

B. 30

Programa de capacitación en cumplimiento-cursos capacitación presenciales[1,2,3]

GRI 205-2

Áreas del Cumplimiento	Número de Participantes
- Anti Corrupción	
- Anti Lavado de Dinero	
- Antimonopolio	
- Cumplimiento en General	
- Cumplimiento de la Información	
- Control de Exportaciones	
- Cumplimiento de Sanciones	
Total	3,528

1 Las capacitaciones presenciales se realizaron parcialmente en formato digital.
2 Grupo objetivo: Directivos y empleados administrativos relevantes en todo el mundo.
3 Número de finalizaciones almacenadas en el Sistema de gestión de aprendizaje antes de la fecha límite del 12 de noviembre de 2023 (debido a un cambio inminente en el sistema, el Sistema de gestión de aprendizaje de Daimler Truck ya no estuvo disponible para los estudiantes a partir del 13 de noviembre de 2023).

7. Seguimiento y mejoras

GRI 2-25

Hemos establecido varios mecanismos internos para comprobar la idoneidad y eficacia del CMS existente. Esto incluye la encuesta anual a los empleados, en la que constantemente registramos un alto nivel de acuerdo entre nuestros empleados sobre los siguientes temas:

— Los supervisores responden apropiadamente al comportamiento que carece de integridad.
— Los empleados en el entorno laboral inmediato discuten abiertamente comportamientos que carecen de integridad.
— Hay confianza en nuestro sistema de denuncia de irregularidades.

Además, todos los CEO y CFO de las subsidiarias totalmente consolidadas del Grupo, así como los altos empleados de las divisiones centrales, confirman que, para sus respectivas áreas de responsabilidad, no tienen conocimiento de ninguna debilidad significativa en la adecuada implementación o eficacia de los ámbitos de cumplimiento relevantes para el grupo Daimler Truck. Mediante un proceso de seguimiento anual, revisamos los programas, procesos y medidas del CMS y analizamos si son adecuados y eficaces. Esto implica acceder a datos disponibles centralmente y, si es necesario, a información local. Los indicios de implementación ineficaz de las medidas se registran y reportan como parte del seguimiento y se definen las medidas correctivas correspondientes. Si los riesgos cambiantes o los nuevos requisitos legales lo hacen necesario, también adaptamos nuestros procesos y medidas en el CMS. Además, Auditoría Corporativa revisa periódicamente los aspectos de cumplimiento en el contexto de sus controles de procesos orientados al riesgo. Además, se auditó y revisó la configuración del nuevo proceso de seguimiento y gestión de riesgos dentro del departamento Legal y de Cumplimiento para determinar su potencial de mejora en 2023. Las áreas de cumplimiento que se encuentran en proceso de configuración están sujetos a un control de adecuación. También se examina la eficacia de los programas y procesos de cumplimiento a lo largo de áreas de cumplimiento establecidas. Estos resultados de seguimiento y otras posibles medidas, así como la revisión de la estrategia de cumplimiento, son evaluados y decididos por el Comité de Cumplimiento una vez al año.

Una vez al año se presenta un informe de estado correspondiente sobre todos los campos de cumplimiento al Comité de Gestión de Riesgos del Grupo, al Consejo de Administración y al Comité de Auditoría.

En el ejercicio sobre el que se informa no existieron indicios de que el programa, los procesos o las medidas de cumplimiento adoptados no fueran adecuados o eficaces en el contexto de la situación de riesgo de la Compañía

Áreas de enfoque de la gestión del cumplimiento

El cumplimiento basado en valores es una parte indispensable de nuestras actividades empresariales diarias y significa que nuestro objetivo es cumplir las leyes y los reglamentos internos. Nuestra intención es fomentar una conducta conforme en toda la empresa y en todo el mundo mediante la adopción de medidas específicas. A continuación, explicamos cómo perseguimos nuestros principales objetivos, cuáles son las normativas y políticas que nos orientan al respecto y qué medidas concretas estamos aplicando

Los principales objetivos de nuestras actividades de cumplimiento en todo el Grupo son:

- Combate a la corrupción
- Mantenimiento y promoción de la competencia justa
- Aseguramiento del cumplimiento de requisitos técnicos y regulatorios para nuestros productos
- Respeto y protección de los derechos humanos
- Cumplimiento de las leyes de privacidad de la información
- Prevención del lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo
- Cumplimiento de la normativa sobre sanciones y exportaciones, así como cumplimiento con los requerimientos para el transporte de artículos peligrosos
- Cumplimiento fiscal y aduanal
- Aseguramiento del cumplimiento del trabajo de RH y normas adecuadas de mano de obra y sociales (Cumplimiento RH)

Combate a la corrupción

Uno de los objetivos de nuestras medidas de cumplimiento es minimizar la corrupción en todas las actividades empresariales. Por ello, examinamos críticamente a nuestros socios comerciales y nuestras transacciones, y tratamos con las autoridades y los funcionarios públicos de forma particularmente sensible.

Un componente importante de nuestro sistema de gestión del cumplimiento anticorrupción es el Índice de Percepción de la Corrupción de Transparencia Internacional.

Vemos mayores riesgos de corrupción en el ámbito de las actividades de venta en países de alto riesgo, así como en nuestras relaciones comerciales con concesionarios y distribuidores generales de todo el mundo. Nuestra cláusula de cumplimiento estándar para contratos requiere que todos los socios comerciales tengan implementados procedimientos anticorrupción adecuados.

Mantenimiento y promoción de la competencia justa

Nuestro Programa de Cumplimiento Antimonopolio para todo el Grupo está orientado a las normas nacionales e internacionales para garantizar una competencia leal. Comprende una norma vinculante y válida en todo el mundo del Grupo Daimler Truck que define cómo deben evaluarse las cuestiones de derecho antimonopolio y cómo debe llevarse a cabo el trabajo con las asociaciones comerciales.

La norma a nivel Grupo de Daimler Truck se basa en las normas nacionales de las regulaciones europeas subyacentes y toma la práctica legal establecida de las autoridades antimonopolio de Europa en consideración, así como las leyes de los tribunales europeos.

Los lineamientos también tienen como objetivo ayudar a nuestros empleados en nuestras operaciones mundiales a identificar situaciones antimonopolio críticas y comportarse de acuerdo con las regulaciones. Esto es particularmente importante cuando se contacta con competidores, se trabaja con minoristas y agentes generales y se trabaja en comités en asociaciones. Para crear transparencia en las relaciones de nuestros empleados con asociaciones de todo el mundo, en este año de informe hemos implementado una solución de documentación estandarizada y controlada centralmente.

Aseguramiento del cumplimiento de requerimientos técnicos y regulatorios para nuestros productos

La conformidad de los productos para Daimler Truck significa el cumplimiento de los requisitos técnicos y regulatorios, las normas y las leyes que son relevantes para las actividades empresariales en todo el mundo.

Nuestro objetivo es identificar los riesgos en el proceso de creación del producto, es decir, en el desarrollo y la certificación del producto, así como en el proceso de fiabilidad del producto en una fase temprana, incluyendo la aplicación de medidas preventivas. Para ello, tenemos en cuenta el espíritu fundamental de las leyes y reglamentos, así como las especificaciones y procesos internos, tanto en el desarrollo y la producción como después de que los vehículos hayan sido colocados en los mercados.

El Sistema de Gestión del Cumplimiento de los Productos ("PCMS") define principios, estructuras y procesos con el fin de proporcionar a nuestros empleados seguridad y orientación, especialmente en lo que se refiere a cuestiones difíciles sobre cómo interpretar los reglamentos técnicos. Además, el PCMS también incluye normas mínimas para la manipulación de nuestros productos sobre el terreno en materia de seguridad, conformidad reglamentaria y emisiones.

Respeto y protección de los derechos humanos

GRI 2-23/-24/-25

Con nuestro Sistema de Gestión del Cumplimiento de los Derechos Humanos ("CMS de Derechos Humanos"), aplicamos un enfoque sistemático para cumplir nuestras obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos.

El objetivo es evaluar sistemáticamente todas las empresas del Grupo y las participaciones mayoritarias con el fin de identificar riesgos en materia de derechos humanos y, si es necesario, implementar medidas preventivas y correctoras. El análisis de riesgos sistemático y las medidas específicas adaptadas a los riesgos identificados sirven para cumplir con nuestras obligaciones de diligencia debida en la cadena de suministro. El manejo y procesamiento de información sobre posibles violaciones de derechos humanos también es una parte integral del CMS de Derechos Humanos. El sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp ofrece a los empleados y denunciantes externos una variedad de canales para señalar sospechas de violaciones de derechos humanos, denunciar violaciones de las normas y exigir medidas correctivas.

Encontrará más información en la sección “Reporte de violaciones de las reglas a través del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp” y el capítulo **Derechos Humanos**.

Observancia de las leyes de privacidad de datos

GRI 418-1

En Daimler Truck, la información y su evaluación sistemática son la base de nuevos modelos de negocio, tecnologías innovadoras y procesos eficientes. Sin embargo, los datos no sólo abren oportunidades de negocio, sino que su manejo requiere un cuidado especial, ya que tanto en Europa como en el resto del mundo rigen requisitos exhaustivos en materia de protección de datos.

Adoptamos un compromiso de responsabilidad de la información que define un marco claro sobre cómo manejamos la información basándonos en los tres principios rectores de "valor agregado", "potencial de negocio" y "uso responsable de la información". La Política Global de Datos e Información de Daimler Truck sienta las bases para un tratamiento responsable y conforme a la ley de la información y los datos en todo el mundo. Define un estándar mínimo vinculante para todas las unidades del Grupo. Los requerimientos más integrales de protección de datos de EU GDPR son abordados por la Política de Protección de Datos de la UE. Nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento de Datos ayuda al Grupo a planificar, implementar y supervisar de forma continua las medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos de protección de datos.

El Director de Privacidad de Datos realiza las tareas definidas por la ley para cumplir con la normativa de protección de datos. Sus datos de contacto están disponibles públicamente. El Director de Privacidad de Datos está disponible en cualquier momento como persona de contacto para los clientes que tengan dudas sobre la protección de datos.

Para todos los incidentes relacionados con la seguridad de la información, Daimler Truck ha establecido un procedimiento de notificación central: el proceso de Gestión de Incidentes de Seguridad de la Información. Se solicita a los empleados y contratistas que informen de cualquier posible violación de la protección de datos y la seguridad de la información de esta manera. En el ejercicio 2023 se comunicaron incidentes aislados de protección de datos a las autoridades de control de la protección de datos responsables.

Durante el año del informe, no hubo casos en los que las autoridades de control de protección de datos hayan realizado investigaciones basadas en quejas de clientes o incidentes de protección de datos reportados por la Compañía.

Prevención del lavado de dinero y financiamiento del terrorismo

El objetivo del cumplimiento en la prevención del lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo es tanto impedir la colocación de fondos procedentes de transacciones delictivas en el ciclo económico legal como el financiamiento de asociaciones terroristas a través de transacciones con Daimler Truck. Por ello, hemos implantado en todo el Grupo normas, procesos y salvaguardas globales para cumplir todas las leyes aplicables contra el lavado de dinero.

Daimler Truck ha designado a un Funcionario Responsable del Grupo Antilavado de Dinero que garantiza el cumplimiento en todas las divisiones de Daimler Truck Holding AG y en todas las compañías controladas por el Grupo. Este puesto es responsable de las normas y procesos a nivel Grupo de conformidad con la Ley Contra el Lavado de Dinero de Alemania.

El Director de Prevención del Lavado de Dinero cuenta con la asistencia de dos Directores Adjuntos de Prevención del Lavado de Dinero. Uno de ellos es responsable de garantizar el cumplimiento de las medidas de prevención del lavado de dinero y del financiamiento al terrorismo en el negocio industrial, mientras que el otro es responsable del segmento de Financial Services.

Cumplimiento con sanciones y regulaciones a la exportación, así como cumplimiento con los requerimientos para el transporte de artículos peligrosos

Una unidad central del Grupo para el control de las exportaciones, las sanciones, la lucha contra el lavado de dinero y las mercancías peligrosas aplica un enfoque de cumplimiento combinado con el objetivo de garantizar todas las sanciones personales aplicables (cumplimiento de las sanciones) y las sanciones relacionadas con las mercancías (cumplimiento del control de las exportaciones) de la mejor manera posible en todo el Grupo.

Como norma mínima de Daimler Truck, independientemente de su aplicabilidad, las listas de sanciones de la UE, el Reino Unido y EE. UU. (incluida la Oficina de Control de Activos Extranjeros de EE. UU. ("OFAC"); Oficina de Industria y Seguridad de EE. UU. ("BIS")) se comprueban mediante un sistema informático en cada transacción comercial. El control de las exportaciones a nivel de todo el Grupo garantiza, tanto a través de su política interna mundial como a través de su sistema de gestión del control de las exportaciones apoyado por TI, que se respetan las prohibiciones nacionales y supranacionales aplicables en materia de control de las exportaciones y los requisitos de autorización para todas las exportaciones o envíos de mercancías relevantes para el control de las exportaciones iniciados por Daimler Truck o las compañías controladas del Grupo.

Ventas responsables

Queremos cumplir con las restricciones legales para el suministro de vehículos comerciales militares y vehículos comerciales civiles para uso final militar. Para los negocios con órganos ejecutivos con un monopolio estatal sobre el uso de la fuerza, especialmente con la policía y las autoridades de seguridad en todo el mundo, contamos con procesos internos que prevén nuestra propia revisión crítica que cubre múltiples aspectos. En particular, se considera el riesgo de violaciones de derechos humanos. En casos individuales, nuestro proceso de evaluación conduce al rechazo de transacciones que no podemos conciliar con nuestro reclamo de una gestión corporativa sustentable y responsable.

Cumplimiento fiscal y aduanal

GRI 207-1/-2/-3

Nos esforzamos por cumplir con las obligaciones fiscales aplicables en todo el mundo. El marco y las normas proporcionadas por el departamento fiscal (por ejemplo, directrices, instrucciones de procedimiento, medidas fiscales) sirven a este objetivo y están anclados en las directrices fiscales. Como parte de la estrategia fiscal del Grupo, perseguimos especialmente los siguientes principios, teniendo en cuenta los impactos económicos y sociales y de acuerdo con la estrategia corporativa y empresarial:

- Con nuestras acciones, queremos garantizar el cumplimiento de las obligaciones fiscales de las empresas del Grupo y el mantenimiento de los estándares de integridad a través de medidas como conocimientos, procesos, sistemas, métodos y controles.
- Llevamos a cabo una gestión activa del riesgo para el Grupo y sus empleados operativos a través de un Sistema de Gestión del Cumplimiento Fiscal adecuado ("CMS Fiscal").
- Llevamos a cabo una planificación fiscal legal, activa y no agresiva basada en motivos económicos ("*tax follows business*").

Esto significa que, como empresa, cumplimos con nuestra responsabilidad como contribuyentes. También nos esforzamos por trabajar de forma cooperativa, transparente y constructiva con las autoridades fiscales. En el proceso, mantenemos nuestras posiciones legales y defendemos nuestros intereses siempre que creemos que tales acciones son apropiadas y legítimas. La estrategia fiscal del Grupo define los límites de nuestras acciones, y esta estrategia se especifica y aplica mediante políticas, disposiciones e instrucciones organizacionales y de contenido.

El TCRC también es informado permanentemente sobre cuestiones fiscales importantes. Las políticas fiscales regulan las responsabilidades, deberes y obligaciones de las personas encargadas de los asuntos tributarios en Daimler Truck.

La responsabilidad mundial en materia fiscal está asignada al jefe de Impuestos de Daimler Truck. Las decisiones importantes en materia fiscal se toman en el Comité de Cumplimiento y Riesgo Fiscal ("TCRC"), del que forma parte el CFO. También se mantiene informado a TCRC de forma constante en temas materiales fiscales. Las políticas fiscales regulan las responsabilidades, tareas y deberes de las personas encargadas de los asuntos fiscales en Daimler Truck. Además, proporcionan pautas de implementación concretas para cumplir con las obligaciones legales relevantes y mejorar la conciencia de nuestros empleados sobre cuestiones relacionadas con los impuestos.

De acuerdo con el Código de conducta de Daimler Truck, se deben informar y dar seguimiento a las violaciones intencionadas de los requisitos tributarios externos y/o internos. Lo mismo resulta aplicable a la falta de corrección de transacciones procesadas incorrectamente.

La gestión de riesgos fiscales también forma parte del CMS Fiscal. Su función es vigilar y comprobar el cumplimiento de las obligaciones fiscales. Este sistema de gestión de riesgos, que es consistente en todo el Grupo, sirve para identificar y reducir los riesgos fiscales y los riesgos personales asociados de los empleados que actúan en nombre del Grupo. Comprende numerosas medidas, como el seguimiento continuo o la integración de los riesgos fiscales en el sistema de control interno y en el proceso de gestión de riesgos de todo el Grupo de acuerdo con la política de gestión de riesgos. Durante el año del informe, no tuvimos conocimiento de ninguna violación significativa de las leyes fiscales que hubiera resultado en procesos penales.

Aseguramiento del cumplimiento del trabajo de RH y normas adecuadas en temas de trabajo y sociales (Cumplimiento RH)

Cumplimiento RH tiene como objetivo garantizar el cumplimiento del trabajo de R.H. y los estándares laborales y sociales adecuados dentro del Grupo mediante el cumplimiento de las disposiciones legales, los estándares regulatorios, los compromisos voluntarios corporativos y los principios éticos.

Con este fin, nuestro Cumplimiento RH traduce los requisitos legales y reglamentarios relevantes en políticas, conceptos especializados y estándares de procesos para la gestión y los procesos de recursos humanos. La responsabilidad de todo el grupo por el trabajo de recursos humanos y su cumplimiento está asignada a nuestro Director de Recursos Humanos.

El Sistema de Gestión de Cumplimiento R.H. tiene como objetivo contribuir a la creación de una cultura corporativa respetuosa, confiable e inclusiva, para garantizar estándares laborales y sociales adecuados en todo el Grupo y garantizar un trabajo de R.H. conforme a las normas. La verificación de antecedentes a nivel directivo y la implementación de sanciones y consecuencias tienen como objetivo contribuir a la cultura de cumplimiento de la Compañía.

Asociaciones y Participación

GRI 2-28/-29 SDG 17

Como uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales del mundo, nuestro objetivo es desarrollar soluciones de transporte sustentables y, por tanto, orientadas al futuro para el movimiento de mercancías y pasajeros y llevarlos a la carretera. Nos tomamos muy en serio la responsabilidad asociada a nuestros empleados, al medio ambiente y a la sociedad en su conjunto. El objetivo general es asumir la responsabilidad social y alinear los intereses corporativos y sociales a largo plazo.

Para adaptar nuestros objetivos corporativos a las necesidades y expectativas de la sociedad, fomentamos la participación regular de las partes interesadas. Además del intercambio continuo con nuestros empleados, clientes y proveedores, utilizamos nuestra experiencia para contribuir al diálogo social. Cooperamos de manera constructiva con representantes de la sociedad y la política, p. adhiriéndose a compromisos voluntarios con la industria, la ciencia o asociaciones no gubernamentales. Específicamente, el intercambio trata de encontrar soluciones sustentables a los desafíos sociales.

Diálogo con políticos y con la sociedad

GRI 207-3,415-1

Definimos la representación política como el diálogo constante con los responsables de la toma de decisiones a distintos niveles políticos. Esto incluye a políticos, miembros del gobierno, funcionarios públicos y representantes de grupos de interés, organizaciones comerciales y asociaciones, que a su vez mantienen contactos políticos.

Hemos establecido nuestros propios principios para el diálogo político y la representación responsable de intereses y, con la participación de la dirección, los hemos compilado en una política del Grupo. Seguimos los principios de moderación y neutralidad política en nuestras relaciones con gobiernos, partidos políticos, delegados y funcionarios.

B. 31

Participación activa con partes interesadas relevantes



Además, hemos definido directrices internas vinculantes, que se recogen, entre otros, en el Código de Conducta de Daimler Truck. La tramitación de subvenciones, la realización de donaciones a partidos políticos y el planteamiento de otros instrumentos para la representación de intereses políticos también se rigen por nuestra política del Grupo en materia de cabildeos políticos y donaciones a partidos políticos. Daimler Truck AG está inscrita en el registro de transparencia de la UE, así como en el registro de cabildeo para la representación de intereses ante el Bundestag alemán y el Gobierno Federal de Alemania. Los empleados de compañías controladas por el Grupo Daimler Truck que representan intereses políticos deben informar y registrarse ante los departamentos relevantes de conformidad con la política del grupo sobre trabajo de cabildeo.

Con las herramientas que se mencionan con anterioridad, deseamos garantizar que la representación política de nuestros intereses cumple la normativa vigente y las normas éticas. A este respecto, tenemos especial cuidado en observar los requisitos antimonopolio cuando trabajamos en asociaciones sectoriales y cooperamos con otras empresas. Las políticas mencionadas también definen cómo pretendemos abordar los riesgos relacionados con la representación política de nuestros intereses. También abordamos estos riesgos en los procesos de cumplimiento aplicables en todo el Grupo. La retroalimentación relacionada con nuestras actividades en el ámbito de la representación política de intereses es recibida por nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Daimler Truck no hizo ninguna donación, ni monetaria ni en especie, a partidos políticos en ninguna parte del mundo durante el año del informe. Esta decisión se ha tomado independientemente de los acontecimientos políticos o económicos actuales.

Asociaciones industriales e iniciativas

Además de la interacción directa con los responsables políticos y otras partes interesadas comprometidas con el desarrollo sustentable, Daimler Truck participa en diversas asociaciones, organismos e iniciativas de sustentabilidad.

Estas incluyen, entre otras, el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, econsense, la iniciativa de sustentabilidad de la Asociación Federal de la Industria Alemana, *Drive Sustainability e Hydrogen Europe*. Daimler Truck utiliza estos foros para dialogar con representantes de la sociedad civil.

Entre otras cosas, participamos en organizaciones que se enfocan en el desarrollo ulterior de accionamientos alternativos y tecnologías renovables innovadoras, como el uso de hidrógeno.

También participamos en asociaciones del sector, como miembro de la Asociación Alemana de la Industria del Automóvil ("VDA") y de las asociaciones correspondientes en otros países, como la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles ("AECA") a nivel europeo, pero también a nivel industrial dentro de la Federación de Industrias de Alemania (BDI).

La diversidad, la igualdad de oportunidades y la inclusión también desempeñan un papel importante en Daimler Truck, por lo que el Grupo, como miembro de la iniciativa patronal "Charta der Vielfalt e.V." y de la European Women's Management Development Network e.V., participa activamente en los debates sobre estos temas.

Participamos activamente en el trabajo de las asociaciones relacionadas con nuestra actividad principal. De esta forma, aportamos la perspectiva y la experiencia específicas de nuestra empresa y contribuimos así a hacer avanzar el debate de forma objetiva y cualificada.

Ciudadanía corporativa

GRI 203-1

Por actividades de ciudadanía corporativa entendemos todas las actividades sociales del Grupo, como donaciones, voluntariado corporativo y ayuda en catástrofes. En el futuro, estas actividades se alinearán con la estrategia empresarial sustentable y la actividad principal del Grupo.

Una parte importante de nuestro compromiso social global consiste en donaciones a organizaciones benéficas y el patrocinio de proyectos sociales. En todo el Grupo, las donaciones se seleccionan de acuerdo con criterios legales locales e internos de la empresa. En el año de referencia, se pagaron € 8 millones a escala nacional e internacional.

Debido a la guerra en Ucrania y los terremotos en Turquía y Siria, nos centramos en apoyar a la población local, entre otras cosas, proporcionando vehículos para el transporte de ayuda a varias organizaciones sin ánimo de lucro. También facilitamos que los empleados pudieran conducir los camiones para el transporte de ayuda. La Compañía también realizó una donación a UNICEF y a la Cruz Roja Alemana como parte de su apoyo a Turquía y Siria. Además, los empleados organizaron una campaña de recaudación de fondos en beneficio de UNICEF, en la que la empresa duplicó la cantidad donada por los empleados. Además, en el año del informe se volvió a realizar una gran donación para ayudar a la población ucraniana, que se distribuyó equitativamente entre UNICEF, la Cruz Roja Alemana y el Programa Mundial de Alimentos de las Naciones Unidas. Se desembolsó un importe total de € 3 millones como parte de la ayuda humanitaria.

Además, alentamos a nuestros empleados a implicarse en proyectos sociales, a contribuir a mejorar el entorno social en nuestras localidades y a apoyar proyectos de ayuda en todo el mundo (voluntariado corporativo).

Otro ejemplo del compromiso de nuestra plantilla es la iniciativa “ProCent”. Aquí los empleados en Alemania pueden donar los centavos de su salario mensual. Estas cantidades son duplicadas por la Compañía y van a parar a un fondo de apoyo a proyectos nacionales e internacionales con fines benéficos. Nuestros empleados sugieren proyectos que potencialmente podrían recibir dinero de este fondo. En el año del informe 2023, entre otras cosas, se compró una cisterna para suministrar agua al jardín de una escuela, reduciendo así la cantidad de agua necesaria. Asimismo, a nivel nacional se adquirió un dron para proteger cervatillos. A nivel internacional, las donaciones de Pro-Cent se utilizaron para implementar proyectos, especialmente en África, como la construcción y financiamiento de un almacén de suministros en una aldea de Togo. El mismo plan proporcionó financiamiento para máquinas de tejer y coser en Uganda para formar a jóvenes con poca o ninguna escolarización formal. En total, 47 proyectos a nivel nacional y siete proyectos a nivel internacional recibieron apoyo financiero en el año del informe por un importe total de alrededor de € 350,000.



Medio Ambiente

Estamos firmemente comprometidos con el Acuerdo de París sobre la mitigación del cambio climático. Queremos que el transporte sustentable tenga éxito y contribuya así de forma significativa a combatir el cambio climático global.

Medio Ambiente

Como empresa global, nos esforzamos por mejorar la calidad de vida y el medio ambiente en las regiones en las que operamos. La protección del medio ambiente no está separada de otros objetivos: más bien, es una parte integral de nuestra estrategia corporativa, que está orientada a la mejora del valor y la sustentabilidad a largo plazo. Para nosotros, la protección del medio ambiente significa estar activos en las siguientes áreas: mitigación del cambio climático, adaptación al cambio climático, preservación de recursos, eficiencia energética, prevención de la contaminación ambiental, gestión del agua, residuos, energía y sustancias peligrosas. Al mismo tiempo, la contribución a la economía circular y la biodiversidad es de particular importancia para nosotros. Nos comprometemos a identificar otros desafíos medioambientales relevantes mediante un análisis periódico basado en el principio de doble materialidad. Desarrollamos tecnologías clave destinadas a que nuestros clientes tengan éxito a largo plazo y tomamos en cuenta los impactos ambientales a lo largo de toda la cadena de valor, que incluyen planificación y estrategia de productos, desarrollo, compras, producción y planificación de la producción, calidad, gestión de proveedores y productos, así como negocios con clientes terceros.

Temas claves del medio ambiente

GRI 3-3

Con el fin de obtener una imagen holística de nuestro impacto medioambiental y del impacto del medio ambiente en Daimler Truck, hemos identificado temas materiales dentro de nuestro análisis de materialidad. Los siguientes temas medioambientales fueron identificados como materiales:

1. Mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático;
2. Eficiencia de los recursos;
3. Prevención de la contaminación;
4. Cadena de suministro ecológica.

Encontrará información adicional en Análisis de Materialidad en el capítulo **Gobierno Corporativo Responsable**.

Queremos contribuir al cumplimiento del Acuerdo de París y por ello hemos definido qué medidas son necesarias para ello. La dirección es responsable de establecer y revisar las ambiciones estratégicas, como la reducción de nuestras emisiones de CO_{2e}. También hemos perfeccionado nuestra estructura organizativa a escala mundial y regional para toda la gestión energética y medioambiental, con el fin de centrarnos de forma aún más específica en las cuestiones correspondientes.

Gestión del Medio Ambiente y Energía en nuestros sitios

GRI 3-3

En nuestros sitios de producción implementamos sistemas de gestión medioambiental según EMAS y/o ISO 14001, que se validan o recertifican periódicamente. Además, desde 2012 trabajamos con sistemas de gestión de energía ISO 50001 en plantas de producción de Alemania, EE. UU. y otros lugares.

De acuerdo con las normas que se mencionan con anterioridad, la gestión ambiental y energética están firmemente arraigadas en nuestra organización. Su eficacia es revisada y verificada periódicamente por expertos externos. En el año del informe, 47 de nuestro total de 50 sitios relevantes (sitios de producción, sitios de desarrollo y pistas de prueba) con una participación $\geq$ 50% fueron certificados en relación con la gestión ambiental y 18 ubicaciones fueron certificadas con respecto a la gestión energética. Esto cubre alrededor de 80,000 empleados en gestión ambiental (lo que corresponde a alrededor del 99 % de la fuerza laboral relevante) y alrededor de 50,000 empleados en relación con la gestión energética (que corresponde a alrededor del 62 % de la fuerza laboral relevante).

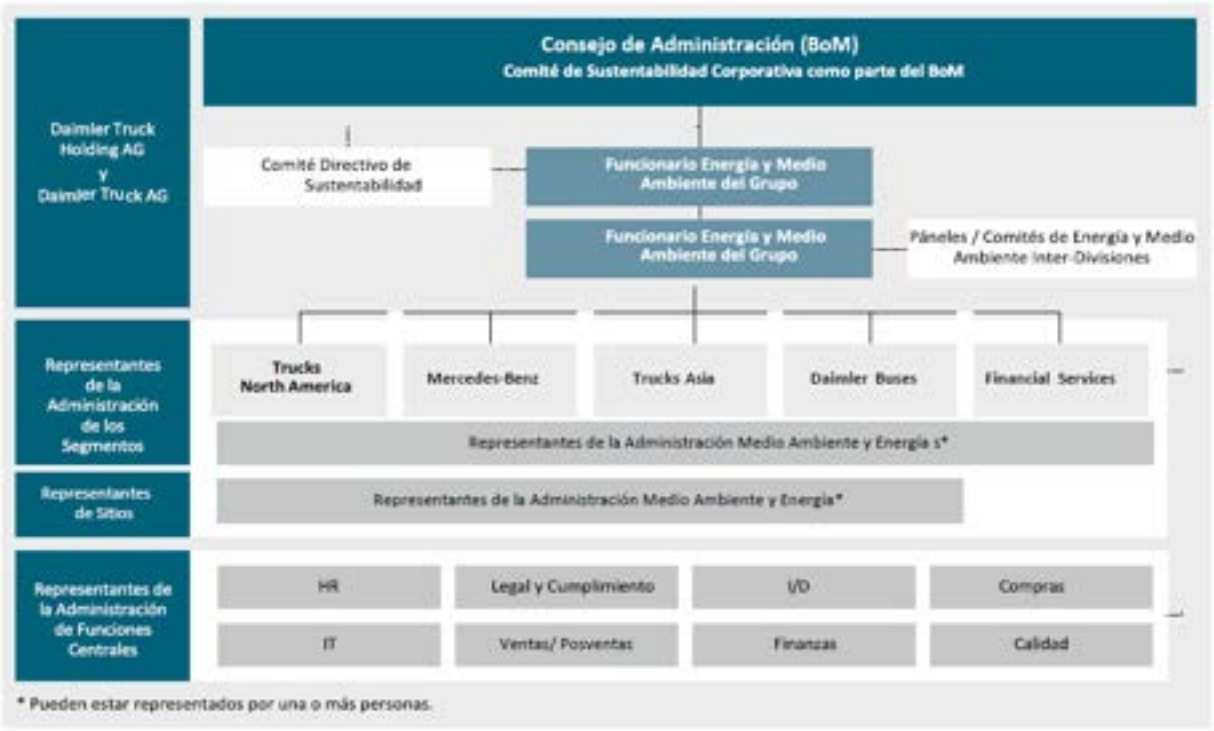
Con los lineamientos ambientales y energéticos adoptados por el Consejo de Administración, hemos definido nuestra política ambiental y nos comprometimos a un proceso de mejora integral en materia de protección ambiental y manejo de la energía, que incluye:

1. Abordamos los desafíos ambientales del futuro.
2. Desarrollamos productos que sean respetuosos con el medio ambiente durante todo su ciclo de vida y contribuyan al transporte sustentable.
3. Reducimos constantemente los impactos ambientales de nuestras operaciones y nos esforzamos por lograr una producción limpia y ecológica.
4. Ofrecemos a nuestros clientes un servicio integral e información sobre el ciclo de vida medioambiental de nuestros productos.
5. Nuestra ambición es lograr un desempeño ambiental ejemplar en todo el mundo.
6. Proporcionamos a nuestros empleados y partes interesadas información completa sobre el desempeño ambiental y compromisos específicos.

Los lineamientos son vinculantes para todos los empleados y para todas las ubicaciones. También pretendemos que se implementen en asociaciones de empresas conjuntas. Hemos definido responsabilidades para la implementación y el cumplimiento de medidas de protección ambiental y requisitos de eficiencia energética en todas las áreas funcionales y en todos los niveles de la empresa, desde el desarrollo y la producción hasta el servicio y las ventas.

B. 32

Estructura de gobierno y responsabilidad



Objetivos de sustentabilidad para nuestra producción

GRI 3-3

En informes anteriores, se reportaron las emisiones de CO_2 de alcance 1 y 2 de Daimler Truck. A partir de este informe se reportan las emisiones de CO_2 equivalente (CO_{2e}).

Daimler Truck se esfuerza por lograr una producción que ahorre recursos y sea respetuosa con el clima. Para ello, hemos lanzado la iniciativa "*green production*". La producción ecológica tiene como objetivo reducir las emisiones de CO_{2e}, aumentar el uso de energías renovables, aumentar la eficiencia energética y del agua y reducir los residuos en los sitios de producción internacionales.

Para 2030, nuestro objetivo es reducir el consumo de energía en unos 590 GWh, el uso de agua en unos 470 000 m³ y la generación de residuos en 40 kt (con valores medios de 2013 y 2014 como base). Para ello, se calcularon valores objetivos específicos para cada una de nuestras plantas de producción.

Estamos comprometidos a invertir en tecnologías y proyectos de protección del clima en todo el mundo para ayudar a cumplir los objetivos climáticos nacionales y globales de manera eficiente.

Además, perseguimos una reducción del 42 % de las emisiones de CO_{2e} relacionadas con la producción con respecto a las emisiones de 2021 a 2030. Para 2030, al menos el 55 % de la energía deberá proceder de fuentes renovables.

Para realizar un seguimiento de los objetivos y el progreso hacia su consecución, se lanzó una base de datos de producción verde, en la que nuestras plantas en todo el mundo ingresan sus medidas de eficiencia y reducción. Utilizando esta base de datos, hacemos un seguimiento del progreso de la implementación y establecemos hojas de ruta para cada sitio de producción para guiar el logro de los objetivos.

B. 33
objetivo de producción ecológica

Produccion ecológica 2030

	CO_2 Ámbito 1 + 2	Energías Renovables	Eficiencia Energética	Eficiencia Hídrica	Reducción Desperdicios
Punto de partida	2021	2021	2013/2014	2013/2014	2013/2014
Daimler Truck	-42% ~-360 kt CO_2	>55% 100% energía ecológica Generación >5%	~-590 GWh -16% por vehículo	~-470 000 m³ -12% por vehículo	~-40kt -12% por vehículo

Mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático

GRI 3-3 SDG 9, 11, 13, 17

Estamos comprometidos con los objetivos del Acuerdo de París. Alrededor de una quinta parte de todas las emisiones de gases de efecto invernadero en Europa se producen como resultado del transporte de mercancías y pasajeros. En nuestra gama de actividades tenemos en cuenta la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo: Durante el desarrollo de nuestros productos, dentro de la cadena de suministro y también en nuestra producción. Consideramos que nuestra misión es conseguir que el transporte sea neutro en emisiones de CO_{2e} en todo el mundo a través de la innovación técnica. De este modo, pretendemos contribuir a la descarbonización de la industria. Perseguimos el objetivo de la neutralidad de CO_{2e} en los caminos y en toda la cadena de valor a nivel mundial para 2050, así como la neutralidad de CO_{2e} en la conducción de vehículos nuevos (*tank-to-wheel*) en los mercados de la tríada (UE, Estados Unidos y Japón) para 2039.

Además, nos esforzamos por lograr una producción neutra en CO_{2e} en el balance (alcance 1 y alcance 2) en todo el mundo para 2039. Perseguimos estos objetivos en varios pasos y con varias medidas, como aumentar la eficiencia energética, aumentar el uso de energías renovables y el uso temporal de certificados de compensación. Desde 2022, en nuestras plantas de producción en Europa y en algunos otros sitios ofrecemos en nuestro balance general una producción neutra en CO_{2e} (para el año de informe 2022 se compensaron las emisiones de CO_2 restantes; a partir del año de informe 2023, las emisiones de CO_{2e} serán compensado). A partir de 2025, se espera que las plantas de producción de EE. UU., India y Japón alcancen también la neutralidad de CO_{2e} en su balance general. Para 2039, todas las plantas de producción en todo el mundo deberían tener emisiones neutras de CO_{2e} en el balance mediante certificados de compensación.

Mitigación del cambio climático a través de productos innovadores

La mayor influencia de los camiones y autobuses sobre el clima reside en su fase de uso, es decir, en el uso del vehículo y el comportamiento de conducción por parte de los clientes. Por lo tanto, un vehículo que sea eficiente en combustible, energía y respetuoso con el clima desde el principio es un requisito previo esencial para contribuir a la mitigación del cambio climático en el sector del transporte. Trabajamos decididamente para que los vehículos sean más respetuosos con el medio ambiente y, en particular, nos centramos en la protección del clima relacionada con los productos.

En nuestra estrategia tecnológica, hemos definido dos áreas de enfoque: el tren motriz y el sistema operativo de un vehículo comercial. En cuanto a la tecnología de propulsión, mantenemos competitivo el motor de combustión y desarrollamos vehículos que funcionan sin emisiones de CO_{2e} a nivel local con tecnología de batería e hidrógeno. En lo que respecta al sistema operativo, nuestro objetivo es añadir valor para nuestros clientes y el medio ambiente con soluciones innovadoras de software y electrónica. Además, también estamos impulsando la innovación en la infraestructura para la transformación del transporte.

Desde el principio comenzamos a desarrollar tecnologías de conducción alternativas y ya ofrecemos una gran flota de vehículos locales libres de CO_{2e} en funcionamiento en varios mercados de todo el mundo. En el año del informe 2023, ya teníamos diez modelos de camiones y autobuses libres de CO_{2e} en funcionamiento en producción en serie en nuestros mercados principales de la UE, EE. UU. y Japón. Los aspectos más destacados relacionados con los productos del año de informe 2023 se pueden encontrar en el capítulo **Eventos importantes**.

En los próximos años, seguirán más vehículos no sólo con propulsión eléctrica por batería, sino también con propulsión basada en hidrógeno.

Estrategia dual: Propulsión por batería e hidrógeno

En lo que respecta a la descarbonización de la logística y el transporte de pasajeros, apostamos por dos tecnologías complementarias para suministrar energía al tren motriz: la eléctrica de batería y la basada en hidrógeno. En lo que respecta al hidrógeno, además de las pilas de combustible, ahora también estamos siguiendo el camino de la tecnología de motores de combustión de hidrógeno como complemento a nuestra tecnología de propulsión de vehículos de cero emisiones (ZEV). Esto aumenta no solo el valor para el cliente, sino también la efectividad de nuestras medidas para lograr nuestro objetivo de una cartera de productos locales libres de CO2e en la operación impulsora. Confiamos en que el marco jurídico para el motor de combustión de hidrógeno se adopte rápidamente en los principales mercados relevantes a corto plazo de la UE, EE. UU. y Japón. Con esta estrategia dual, pretendemos alcanzar el objetivo de un transporte de mercancías neutro en CO2e y un transporte de pasajeros neutro en CO2e en las carreteras de todo el mundo para 2050. También se puede encontrar más información en www.daimlertruck.com/en/innovation/powertrain.

B. 34

Cartera de productos ZEVs



Mitigación del cambio climático y control de la contaminación atmosférica en el proceso de desarrollo

El desarrollo de productos desempeña un papel clave en la protección del clima y el control de la contaminación del aire. El impacto medioambiental de un vehículo -y eso incluye sus emisiones de CO_{2e} y contaminantes- se determina en gran medida durante las primeras fases de su desarrollo. Un instrumento importante para comprobar la compatibilidad medioambiental de un vehículo es la documentación que acompaña a su desarrollo. En ella se definen características específicas y valores objetivo, por ejemplo, de consumo de combustible y emisiones contaminantes que deben alcanzarse para cada modelo de vehículo y cada variante de motor. Sobre la base de estos valores objetivo, evaluamos nuestros progresos en el curso del desarrollo del producto e iniciamos las medidas correctivas necesarias.

Los legisladores de todo el mundo han establecido normas sobre emisiones para regular la emisión de sustancias nocivas como los óxidos de nitrógeno y las partículas y reducir la contaminación atmosférica. Estos valores límite de emisión se han hecho cada vez más estrictos en los últimos años.

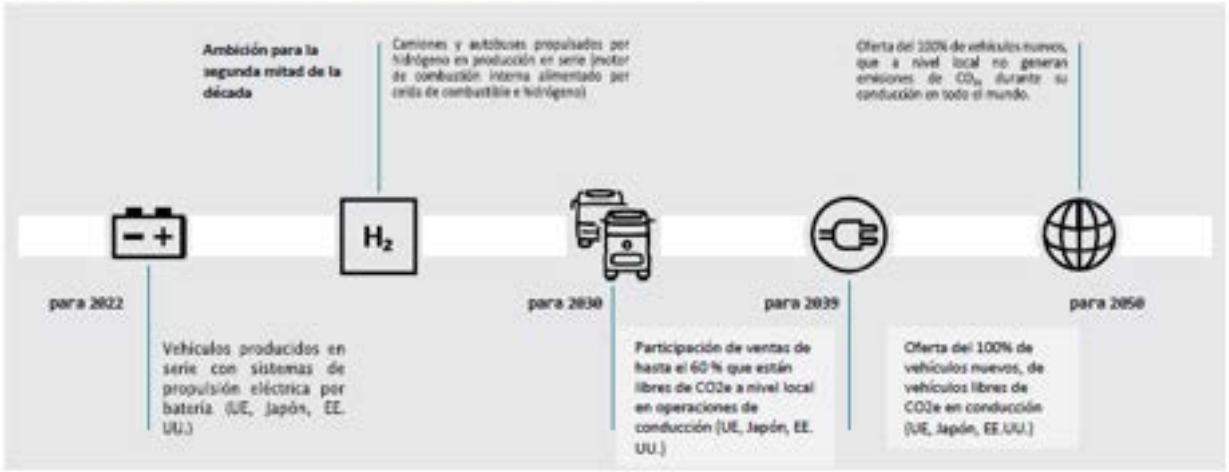
La legislación de la UE se centra en los vehículos nuevos para reducir las emisiones de CO_2 en el tráfico rodado y establece objetivos específicos. Para los camiones pesados nuevos de más de 16 toneladas, exige que las emisiones de CO_2 se reduzcan en promedio un 15 % hasta 2025 y un 45 % a partir de 2030 para los camiones pesados nuevos de más de cinco toneladas y los autobuses pesados en comparación con el período de la encuesta de julio. Del 1 de junio de 2019 al 30 de junio de 2020. Los autobuses urbanos pesados reciben un objetivo de ventas separado y específico de vehículos de emisiones cero (ZEV) del 90% a partir de 2030 y del 100% a partir de 2035. Para ello, la Comisión Europea, junto con científicos y con el apoyo de la industria y otros expertos, ha desarrollado un programa de simulación uniforme a nivel europeo llamado Herramienta de cálculo del consumo de energía de los vehículos (VECTO). Esto también incluye los procedimientos de prueba y medición pertinentes para las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible. Los datos relevantes se recopilarán en toda Europa y se harán transparentes. En Estados Unidos se adopta un enfoque similar con el Programa de Modelización de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEM) de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) y en Asia con la Asociación Japonesa de Fabricantes de Automóviles (JAMA). Daimler Truck ha definido una hoja de ruta tecnológica para ofrecer a nivel local vehículos libres de CO_{2e} en funcionamiento, al tiempo que intenta cumplir con todos los futuros requisitos reglamentarios globales.

Para cumplir con estos valores límite hoy y en el futuro, desarrollamos continuamente nuestras tecnologías. Las soluciones de TI y los conceptos de utilización inteligentes e integrados deben permitir, además de una conducción eficiente y un control de emisiones, una mayor reducción de las emisiones contaminantes. Puede encontrar información sobre el tema del control de la contaminación del aire en la producción en el capítulo **Prevención de la contaminación**.

El sistema de propulsión convencional seguirá siendo un producto clave en esta década (en algunas regiones incluso más allá de 2030); en otros veremos un rápido aumento de la cuota de ventas de los ZEV. Por lo tanto, hemos definido una estrategia para reducir la cartera actual de sistemas de propulsión diésel sin dejar de ser competitivos.

B.35

La trayectoria de nuestros vehículos hacia cero emisiones de CO_2 en operación de conducción



Nuestra estrategia incluye un plan claro para la transición a vehículos locales libres de CO_{2e} en su conducción. Estamos invirtiendo en el desarrollo de productos competitivos adaptados a las necesidades de los clientes. Al desarrollar nuestros camiones totalmente eléctricos, nos centramos especialmente en el aspecto de la creación conjunta con el cliente. Esto significa que el desarrollo de productos incluye la colaboración con los clientes de camiones y nos ha permitido garantizar que los comentarios de los clientes sobre el camión eléctrico se tuvieran en cuenta desde el principio en el desarrollo del Mercedes-Benz eActros. Se pretende conservar esto para productos futuros en el lado del proceso. Nuestros colegas del mercado estadounidense también están en contacto regular con los clientes sobre el tema de la movilidad eléctrica, por ejemplo, en el marco del “Electric Vehicle Council”. Además, en el desarrollo de vehículos comerciales con tecnología de propulsión eléctrica por batería y basada en hidrógeno, mantenemos un diálogo con representantes de las ciudades y con los principales expertos en temas de desarrollo urbano y de transporte. Esto nos proporciona información valiosa relacionada con nuevas iniciativas estratégicas.

Desarrollo de baterías

GRI 306-2

Las baterías son un componente clave de la movilidad eléctrica. En Daimler Truck, expertos de diversas disciplinas se ocupan de todos los aspectos de esta tecnología de almacenamiento, desde la investigación fundamental hasta la madurez de la producción. Llevamos años invirtiendo en tecnologías y procesos de fabricación de baterías eficientes en el uso de los recursos y trabajamos continuamente en la optimización de las baterías de iones de litio actuales. Con nuestras baterías de nueva generación, prescindimos de las materias primas habituales y críticas, níquel y cobalto, y las sustituimos por litio-hierro-fosfato ("LFP"). De este modo, por un lado, reducimos nuestro impacto sobre las personas y el medio ambiente y, por otro, conseguimos una mayor vida útil al tiempo que aumentamos la seguridad en el vehículo. Las baterías LFP ya están siendo utilizadas en algunos modelos y serán instaladas predominantemente en el futuro, considerando un ulterior desarrollo en tecnología de baterías. Esto también nos permite transferir nuestras baterías a "*2nd life applications*" una vez finalizada la vida útil del vehículo y, de este modo, ampliar aún más el uso productivo de nuestros sistemas de almacenamiento. Nuestro objetivo es acortar los ciclos de desarrollo, alargar la autonomía gracias a una mejor densidad energética y reducir los tiempos de carga. Ampliamos constantemente nuestras actividades de investigación y desarrollo. Por ejemplo, estamos desarrollando nuestros conocimientos en materia de evaluación tecnológica de materiales y celdas de baterías.

Además, nos estamos asociando con Accelera by Cummins Inc., PACCAR y EVE Energy para acelerar y localizar la producción de celdas de batería y la cadena de suministro de baterías en los Estados Unidos. El negocio conjunto planeado fabricará celdas de batería para vehículos comerciales eléctricos y aplicaciones industriales.

InnoLabs

Con el fin de seguir impulsando la transición hacia camiones y autobuses neutros en emisiones de CO_{2e}, Daimler Truck ha creado centros de competencia para sistemas de baterías y alto voltaje, componentes de propulsión eléctrica, así como unidades de pilas de combustible basadas en hidrógeno y sistemas de propulsión eléctrica. En los "InnoLabs", abreviatura de laboratorios de innovación en inglés, colaboran estrechamente empleados de los departamentos de desarrollo y producción. Esto nos da la oportunidad de probar nuevas tecnologías, desarrollar y evaluar productos y procesos, centrándonos siempre en el impacto sobre nuestro medio ambiente, no sólo en el producto, sino también en la selección de materiales y en el proceso de fabricación. Gracias a la estrecha colaboración entre los departamentos de producción y desarrollo, nos aseguramos de que el enfoque de la refabricación, el reciclaje y, en general, la economía circular desempeñe un papel esencial desde el inicio del desarrollo.

El InnoLab para sistemas eDrive y ZEV de las plantas de Gaggenau y Kassel (Alemania) forma parte de la red de producción y tecnología de componentes de propulsión eléctrica. El objetivo del InnoLab eDrive es preparar nuestras plantas con productos innovadores para un sistema modular global de orientación futura hacia 2030. InnoLab también es responsable de la funcionalidad de todo el sistema, que está fuertemente influenciada por requerimientos de funcionalidad, desde el diseño del producto hasta la capacidad de producción y postventas. Además del propio accionamiento eléctrico, InnoLab es responsable de la funcionalidad completa del eDrive, desde la función de software del inversor hasta la certificación de la etiqueta energética. También evaluaremos otros componentes de alta tensión para su producción, además de fabricar motores eléctricos y montar inversores para el accionamiento eléctrico. El InnoLab Battery de la planta de Mannheim es el inicio del desarrollo de una batería específica para camiones de todas nuestras marcas. Actúa como enlace entre el desarrollo y la producción y su objetivo es garantizar que nuestros camiones eléctricos funcionen con celdas y baterías que cumplan con las normas de tecnología más recientes.

Servicios digitales para aumentar la eficiencia y reducir las emisiones de CO_2

GRI 305-5

Además, ofrecemos a nuestros clientes una amplia cartera de servicios para reducir el consumo de combustible en camiones diésel o facilitar la transición a vehículos de cero emisiones. Los servicios se comercializan bajo las marcas Mercedes-Benz y Fleetboard (Mercedes-Benz Región Europa y Latinoamérica), Detroit Connect (Trucks North America), OMNIplus ON (Daimler Buses) y truckonnect (Trucks Asia).

Los servicios digitales ayudan a optimizar, en particular, el consumo de combustible, reducir el desgaste del vehículo y reducir el riesgo de accidentes. Proporcionan información detallada sobre el comportamiento al volante del conductor, así como sobre las emisiones de CO_2, y ayudan a los gestores de flotas y a los conductores a utilizar los vehículos de la forma más eficiente posible. Los casos de uso típicos incluyen la evaluación del estilo de conducción, la formación del conductor de autobuses de pasajeros, los informes de CO_2 y el apoyo a la conducción segura.

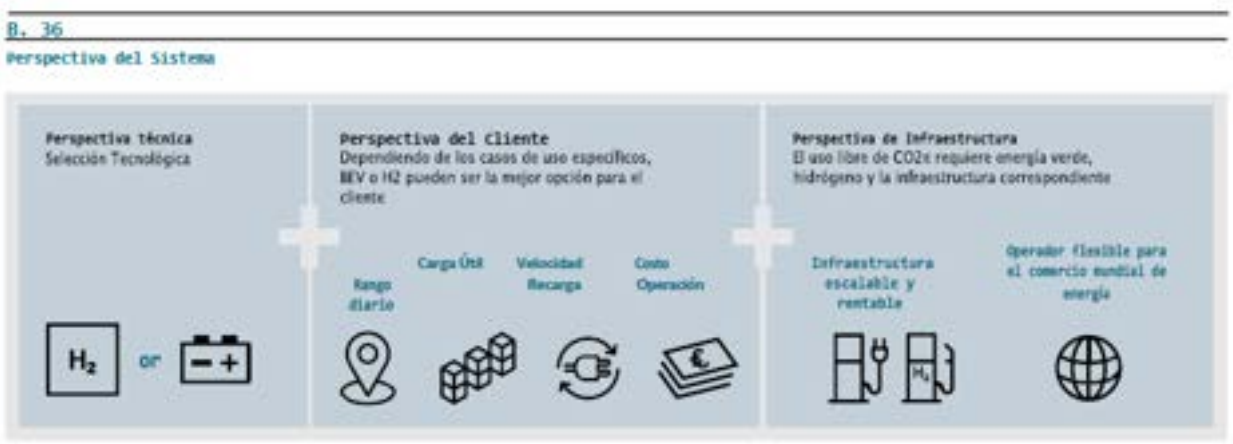
Los servicios digitales también ayudan en la transición hacia camiones libres de emisiones de CO_{2e}. Por ejemplo, el servicio Charge Management proporciona información detallada sobre los procesos de carga. Otros servicios permiten la planificación de rutas, proporcionan información sobre el uso del vehículo y, por lo tanto, apoyan la planificación del despliegue de los clientes de flotas. Daimler Truck utiliza servicios globales que se adaptan a las distintas necesidades regionales.

Impulsar la ampliación de la infraestructura necesaria

No solo estamos trabajando para llevar al mercado nuevos vehículos locales libres de CO_{2e} en operación de conducción, sino también para acelerar el desarrollo de la infraestructura disponible para que nuestros clientes operen estos vehículos de manera eficiente. En 2023 se fundó Daimler Buses Solutions GmbH como subsidiaria al 100 % de Daimler Buses GmbH. La compañía se fundó con la convicción de que la movilidad eléctrica sólo puede aprovechar plenamente sus ventajas con un enfoque de planificación integral que tenga en cuenta todos los aspectos relevantes. Por lo tanto, el ecosistema de movilidad eléctrica de Daimler Buses GmbH consiste en interconectar componentes individuales con el objetivo de ofrecer a los clientes una solución sustentable y rentable para las flotas de autobuses eléctricos. Además, nuestras instalaciones en Redford, Michigan, han iniciado actividades para construir un parque de carga multifunción para camiones y automóviles. Este parque está diseñado para ayudar a los clientes en su transición al uso de ZEV.

Estamos convencidos de que la transformación del transporte de pasajeros y mercancías sólo es posible mediante un esfuerzo conjunto de gobiernos, fabricantes de vehículos, empresas tecnológicas y energéticas y ciudadanía. Por eso somos miembros de varias iniciativas de asociación con el objetivo de lograr en el futuro un entorno de transporte neutro en emisiones de CO_2. Esto incluye asociaciones con proveedores y empresas de tecnología para desarrollar nuestros productos, con empresas de energía y sistemas para proporcionar tecnologías de carga líderes y con empresas de combustible para mejorar la disponibilidad de hidrógeno líquido en las gasolineras. Por citar ejemplos concretos, tenemos un negocio conjunto con TRATON GROUP y Volvo Group para construir una infraestructura de carga en Europa. Las estaciones de carga de alto rendimiento del negocio conjunto deberían estar disponibles para su uso por todos los operadores de flotas de vehículos pesados eléctricos con batería. De manera similar, como ejemplo adicional, podemos nombrar nuestro negocio conjunto con NextEra Energy Resources y BlackRock Renewable Power, que tiene el objetivo de establecer una red de carga a nivel nacional en EE. UU. para vehículos con batería eléctrica y pilas de combustible de hidrógeno. Además, en Europa tenemos colaboraciones para montar una infraestructura H_2. También vale la pena mencionar nuestras asociaciones en curso para continuar ayudando a nuestros clientes en la carga en depósito hasta que se establezca aún más la infraestructura de carga pública.

Para lograr la paridad del TCO (costo total de propiedad) y reducir los costos, utilizamos economías de escala y nuestras asociaciones y, al mismo tiempo, ampliamos nuestro propio conocimiento sobre tecnologías diferenciadoras. Para permitir un transporte neutro en emisiones de CO_{2e}, la atención no se centra únicamente en vehículos locales libres de CO_{2e} en funcionamiento. Más bien, el éxito se basa en la multiplicación de tres factores: vehículos locales libres de emisiones de CO_2 en funcionamiento, una infraestructura de energía verde para vehículos de batería y de hidrógeno, y la paridad de costes con los vehículos convencionales, por ejemplo, mediante precios de CO_2, peajes y subsidios basados en CO_2.



Mitigación del cambio climático y eficiencia de energía en la producción

GRI 3-3/302-4

Gracias, entre otras cosas, al uso de energías renovables y a medidas de eficiencia, en el año del informe se redujeron las emisiones de CO_{2e} un 5.3% en comparación con el año anterior, 2022. Evaluamos continuamente los mercados energéticos regionales para ampliar en todos los casos el suministro de energía ecológica. ubicaciones. Desde principios de 2022, la mayoría de nuestras plantas de producción en Europa reciben energía ecológica procedente de aerogeneradores, sistemas fotovoltaicos y centrales hidroeléctricas. Para las ubicaciones alemanas se acordó contractualmente con el proveedor que la potencia suministrada sea idéntica al consumo de electricidad cada cuarto de hora. Esto se controla mediante la certificación TÜV periódica. De esta manera aseguramos un suministro completo de electricidad ecológica. Para 2025, todas las plantas de producción en EE. UU., Japón e India deberán recibir energía 100% ecológica. A más tardar en 2030, seguirán el resto de los centros de producción propios.

Además de la compra de energía ecológica, impulsamos constantemente la generación de nuestra propia energía en nuestros centros de producción. En 2023, instalamos sistemas fotovoltaicos adicionales en nuestras ubicaciones en todo el mundo. Hoy en día, ya hay alrededor de 20.6 MWp de capacidad de módulos fotovoltaicos instalados en todo el mundo, lo que da como resultado aproximadamente 25.7 GWh de energía potencialmente generada por año. Comprobamos periódicamente la disponibilidad de energías renovables en todos los lugares y las utilizamos cuando las condiciones del mercado lo permiten. En 2023, la proporción de energía comprada a terceros representó el 99.4% del consumo energético de Daimler Truck.

En el año del informe, Daimler Truck, EnBW y la ciudad de Wörth am Rhein fundaron la empresa conjunta "WärmeWerk Wörth GmbH". Con ello se pretende explorar las posibilidades de un suministro de energía climáticamente neutro para la planta de Mercedes-Benz Wörth y la ciudad de Wörth am Rhein mediante energía geotérmica. El objetivo es determinar la utilidad geotérmica y, en su caso, construir y operar un sistema geotérmico para la generación de calor en el sitio de Wörth. La generación de energía mediante energía geotérmica ofrece a la planta de Wörth la oportunidad de utilizar una fuente de energía casi libre de CO_{2e} en las inmediaciones para una producción sustentable.

El plan actual es seleccionar un lugar adecuado a más tardar en 2025. A esto le seguirán las pruebas y el desarrollo entre 2025 y 2027. Si se aprueba el financiamiento federal solicitado, la planta de calefacción geotérmica podría construirse a partir de 2027 según las normas actuales y conectarse a la red de calefacción, de modo que podría ponerse en funcionamiento en 2028.

Como parte de la iniciativa de producción ecológica, planeamos reducir el consumo de energía en nuestros sitios de producción en aproximadamente 590 GWh para 2030 (en relación con los años 2013 y 2014). Para ello, en la planta de Kawasaki en Japón se instaló una gran bomba de calor que puede funcionar de forma mucho más eficiente que los sistemas anteriores. El intercambio puede ahorrar alrededor de 6,000 MWh de energía al año.

Se implementaron otras medidas en los sitios de producción internacionales. Con la ayuda de la base de datos sobre producción ecológica y de grupos de expertos internos de la empresa se intercambian entre plantas las medidas de eficiencia y los controles de viabilidad en todas las plantas de producción de Daimler Truck.

Compensación de CO_{2e}

En el año de informe 2022, compensamos las emisiones de CO_2 restantes (ámbitos 1 y 2) en todas las ubicaciones europeas y en algunas otras ubicaciones mediante proyectos cualificados de protección del clima. Desde principios del año de informe 2023, compensamos las emisiones de CO_2 restantes (ámbitos 1 y 2) en todas las ubicaciones europeas y en algunas otras mediante proyectos cualificados de protección del clima. Todos los proyectos de compensación cumplen con el alto umbral de calidad establecido por Gold Standard. El Gold Standard para los Objetivos de Desarrollo Sustentable globales establece el estándar para que las intervenciones climáticas y de desarrollo cuantifiquen y certifiquen su impacto. Estos proyectos no sólo evitan las emisiones de CO_{2e}, sino que también promueven de muchas maneras el desarrollo sustentable, social y ecológico en los países del proyecto.

Consideramos la compensación de CO_{2e} como un medio de transición a una producción libre de CO_{2e}. Al mismo tiempo, estamos trabajando en otras opciones técnicas para reducir las emisiones de CO_{2e} en los propios centros de producción. Esto lo logramos implementando medidas de eficiencia y ampliando continuamente el uso de energías renovables. Nuestra estrategia de sustentabilidad tiene como objetivo eliminar en la medida de lo posible las emisiones de CO2e en el futuro para que podamos renunciar a la compensación. Todas las emisiones restantes de CO2e de alcance 1 y 2 fueron compensadas en las siguientes ubicaciones en los segmentos enumerados:

— Camiones Norteamérica (TN): Portland, Saltillo
— Mercedes-Benz (MB): Molsheim, Stuttgart (incluidos Leinfelden-Echterdingen, Untertürkheim y Brühl), Wörth
— Camiones Asia (TA): Tramagal
— Autobuses Daimler (DB): García, Holysov, Hosdere, Ligny, Mannheim, Neu-Ulm, Samano
— Plantas de componentes independientes del segmento: Gaggenau (incluidas Werkteil Rastatt y Bad Rotenfels), Kassel, Mannheim

En 2023 se compensaron un total de 263.409 toneladas de CO_{2e} de los lugares mencionados.

Las siguientes tablas muestran la evolución del consumo de energía y de las emisiones de CO_{2e} durante los últimos tres años. El consumo absoluto de energía disminuyó un 2.6 % en comparación con 2022. La proporción de energías renovables en el consumo total de energía se mantuvo igual. Se redujo el consumo energético específico por vehículo tanto para camiones como para autobuses.

Las emisiones absolutas de CO_{2e} cayeron un 5.3 % en el año del informe en comparación con el año anterior. El principal factor que influyó en este caso fue la conversión de plantas de producción adicionales al suministro de energía verde. También se redujeron las emisiones específicas de CO_{2e}.

B. 37

Consumo de energía relacionado con la producción

GRI 302-1/-4

en MWh	2023	2022	2021
Electricidad	1,426,567	1,482,424	1,374,483
Gas Natural	1,446,572	1,479,984	1,608,656
Calefacción de distrito	119,824	156,389	181,178
Combustóleo	88,672	66,342	43,737
LPG	65,158	60,502	50,815
Coque	27,756	28,178	40,249
Combustibles líquidos[1]	236,441	226,848	205,053
total	3,410,987	3,500,668	3,504,170
De energías renovables%	28	28	18

1 Los combustibles líquidos incluyen combustible diesel, gasolina e hidrógeno.

B. 38

Consumo específico de energía por vehículo

GRI 302-1/-3/-4/-5

en MWh	2023	2022	2021
Buses	9.4	10.4	14.8
Trucks	6.3	6.5	7.3

B. 39

Emisiones de CO_2e relacionadas con la producción derivadas del consumo de energía

GRI 305-1/-2/-5

	- 2023	- 2022	2021
en 1,000 t			
Gas natural	265	270	293
Combustóleo	23	17	12
LPG	14	13	11
Coque[1]	9	9	15
Combustibles líquidos	59	57	54
Total Ámbito 1	**369**	**366**	**385**
Electricidad	262	294	449
Calefacción de distrito[2]	27	36	31
Total Ámbito 2, basado en mercado	**289**	**329**	**480**
Total Ámbito 2, basado en ubicación	**583**	**598**	**597**
Total Ámbito 1+2	**659**	**696**	**865**

1 El valor del año anterior fue modificado debido a una actualización de la fuente del factor CO_2e.
2 Se actualizó el valor del año anterior debido al cambio de CO_2 a CO_2e.

B. 40

Emisiones específicas de CO_2e por vehículo

GRI 305-1/-4/-5

	- 2023	- 2022	2021
en kg			
Buses			
Ámbito 1	1,011	1,198	1,858
Ámbito 2, basado en mercado	746	699	1,037
Total Ámbito 1 + 2	**1,757**	**1,897**	**2,894**
Trucks			
Ámbito 1	686	672	791
Ámbito 2, basado en mercado	539	622	1,039
Total Ámbito 1 + 2	**1,225**	**1,294**	**1,830**

B. 41

Consumo de energía por segmento

GRI 302-1

	- 2023		- 2022		2021	
en GWh	Fuentes no renovables	Fuentes renovables	Fuentes no renovables	Fuentes renovables	Fuentes no renovables	Fuentes renovables
Trucks North America (NA)	552	99	566	82	567	32
Mercedes-Benz (MB)	535	201	540	247	576	183
Trucks Asia (TA)	222	96	255	57	250	45
Daimler Buses (DB)	181	70	192	65	223	42
Plantas de componentes independientes del segmento	962	493	966	532	1,257	331

Actualmente, Daimler Truck AG obtiene el 66.3 % de su consumo de electricidad y el 11.8 % de su consumo de calefacción urbana de fuentes renovables. Todas las demás fuentes de energía actualmente provienen de fuentes no renovables.

Eficiencia de recursos

GRI 3-3 SDG 12

El crecimiento de la economía mundial y la demanda de transporte de mercancías y personas también están aumentando el consumo de recursos, lo que puede tener un impacto negativo en el medio ambiente y la sociedad. Por ejemplo, en muchos casos la extracción y posterior procesamiento de materias primas primarias requiere un uso intensivo de energía y provoca la emisión de contaminantes al agua, el suelo y el aire. No menos importante es el hecho de que el uso de los recursos naturales también alberga riesgos sociales. La distribución justa de las materias primas, el acceso seguro al agua potable y el respeto de los derechos humanos en la extracción de materias primas son sólo algunos de los retos.

En Daimler Truck trabajamos continuamente para reducir el consumo de recursos en nuestros productos. Las áreas de desarrollo de vehículo, planeación de la producción y producción en particular son responsables de utilizar los recursos con moderación y diseñar y producir vehículos que utilicen la menor cantidad de recursos posible. Las decisiones relativas a estas áreas se toman en los comités especializados responsables de cada serie de modelos. Estos comités están formados por representantes de las subsecciones y grupos de expertos, como los que se ocupan de grupos específicos de materiales.

A la hora de tomar decisiones fundamentales sobre conceptos de construcción, tecnologías de producción y uso de materiales, la dirección de la empresa está vinculada a diversos comités, sobre todo en las reuniones del Consejo de Administración. Tiene en cuenta diversos factores -además de los costos, las tecnologías eficientes en el uso de los recursos y los materiales alternativos, incluidos los materiales secundarios y las materias primas renovables-, así como las oportunidades de industrialización. Durante este proceso, la dirección examina en qué medida los resultados del desarrollo pueden trasladarse a la producción industrial a gran escala, por ejemplo, en lo que respecta al uso de materias primas. Algunas de estas substancias pueden clasificarse como escasas o críticas. Podrá encontrar información adicional en el capítulo **Cadena de Suministro Ecológica**.

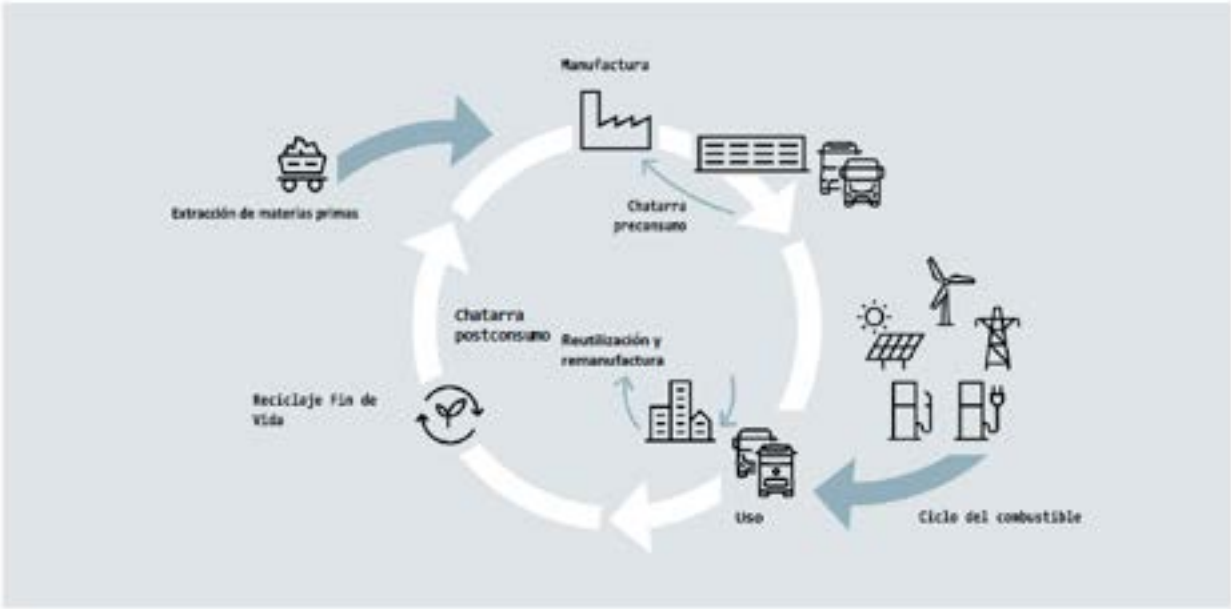
Controlamos de cerca e intentamos reducir continuamente la cantidad de material que se necesita por vehículo. Para ello, empezamos a adoptar el enfoque de "Diseño para el Medio Ambiente" ya en la fase de desarrollo del vehículo. Esto significa que diseñamos nuestros vehículos para que sean lo más respetuosos posible con los recursos y el medio ambiente durante todo su ciclo de vida.

Las piedras angulares de este enfoque son la ingeniería ligera, el uso de materiales reciclados, el reciclaje y las evaluaciones del ciclo de vida.

Además, nos anticipamos a las futuras normativas legales e incorporamos los requisitos previstos al desarrollo de los productos en una fase temprana. Algunos ejemplos son los futuros cambios en la normativa sobre baterías, con objetivos prescritos por ley para la eficiencia del reciclado, las materias primas que deben recuperarse y su reutilización en la producción mediante cuotas de reciclaje.

La ampliación del reglamento sobre el final de su vida útil de los vehículos (actualmente válido para turismos y vehículos comerciales ligeros) a los vehículos comerciales pesados y a los autobuses, que se está discutiendo al mismo tiempo, podría basarse en los procesos, obligaciones y valores objetivos documentados en la regulación sobre baterías. Para estar preparados y poder tener en cuenta dichos criterios de sustentabilidad en una fase temprana del proceso de desarrollo y selección de proveedores e incorporarlos en la decisión, actualmente incluimos los requisitos correspondientes en las especificaciones de requerimientos de los componentes.

B. 42
Economía Circular



La economía circular

GRI 306-2

El objetivo general de la economía circular es mantener el valor de los productos, componentes y materiales el mayor tiempo posible. Desde 2015, este principio ha estado incorporado en el Plan de Acción de Economía Circular de la UE. Nos centramos cada vez más en medidas que promuevan una economía circular. Nos comprometemos a seguir la siguiente jerarquía de residuos: El objetivo principal es evitar el desperdicio. Para alcanzar este objetivo, trabajamos para prolongar la vida útil de todos los componentes del vehículo, por ejemplo, utilizando materiales especialmente resistentes y duraderos. También utilizamos los recursos de manera eficiente y reducimos el uso de materias primas que solo están disponibles en cantidades limitadas. Sólo entonces se tomarán medidas para reutilizar diversos componentes y piezas para la recuperación de materiales. Para establecer la circularidad a lo largo de nuestra cadena de valor en el futuro, nos hemos reorganizado con una estrategia global.

Evaluación del ciclo de vida

GRI 306-2

Muchos aspectos de los principios circulares tienen un enfoque cuantitativo. Por ejemplo, los impactos positivos del reciclaje o la remanufactura se pueden demostrar a través de la Evaluación del Ciclo de Vida (LCA), que nos ayuda a priorizar los factores más relevantes que influyen en la economía circular. Estos aspectos van de la mano del LCA, un método para evaluar el impacto ambiental de un producto durante todo su ciclo de vida.

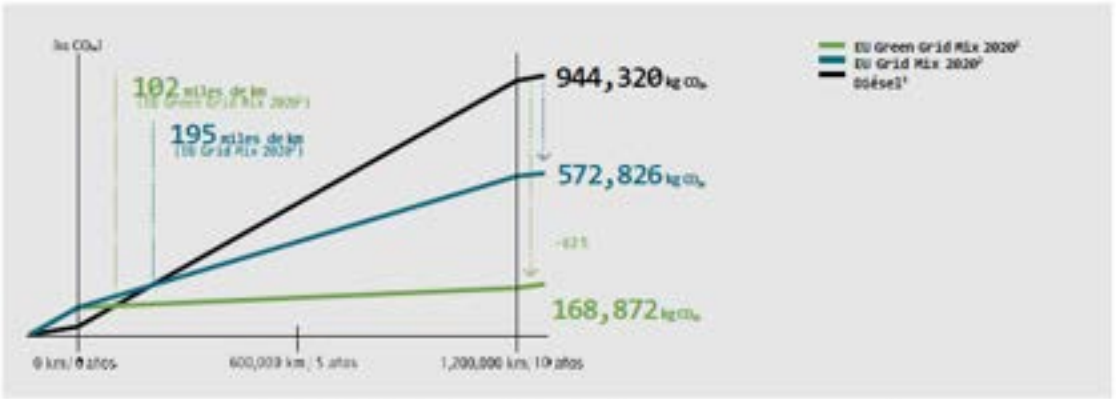
Utilizamos LCA como un enfoque holístico para evaluar nuestros productos. Nuestros camiones y autobuses se examinan durante todo su ciclo de vida (cadena de suministro, producción, uso por parte del cliente y fase de fin de vida útil) para identificar posibles mejoras en el impacto ambiental. El pensamiento del ciclo de vida, los resultados del análisis de puntos críticos y el análisis de los pasos del ciclo de vida del material se incluyen en actividades como I+D, adquisiciones y producción, para optimizar aún más la huella ambiental de nuestros productos. El año pasado calculamos el LCA para algunos de nuestros modelos de vehículos de producción propia, pero también para piezas y materiales adquiridos. Además, la revisión crítica del LCA de acuerdo con la norma ISO garantiza la calidad de los datos.

Como parte del estreno mundial de nuestro Mercedes-Benz eActros 600 en octubre de 2023, publicamos por primera vez datos de LCA. Los resultados muestran que la huella de CO2e del Mercedes-Benz eActros 600 depende en gran medida de la combinación de electricidad utilizada para cargar las baterías. Con el actual mix eléctrico europeo en el año del informe, el Mercedes-Benz eActros 600 logra un ahorro de CO_{2e} de alrededor del 40 % en comparación con un modelo Actros comparable con motor diésel. Esta cifra aumenta a más del 80% utilizando energías totalmente renovables a partir de la extracción de materias primas durante todo el ciclo de vida del producto de diez años y un kilometraje total de 1.2 millones de kilómetros.

Esto corresponde a un ahorro de entre 370 y 775 toneladas de CO_{2e}. De esta manera, el Mercedes-Benz eActros 600 puede compensar la mayor huella de CO_{2e} debida a sus baterías ex fábrica durante su primer (suponiendo el uso completo de energías renovables) o segundo año (suponiendo la mezcla actual eléctrica de Europa) de funcionamiento en condiciones de larga duración. transporte a distancia.[1]

B. 43

Evaluación del ciclo de vida[1] eActros600 en comparación con vehículo diésel



1 Basado en un LCA de acuerdo con ISO 14040:2006+A1:2020 e ISO 14044:2006+A1:2017+A2:2020, cuyos elementos fueron examinados críticamente por expertos internos. Los datos y supuestos subyacentes al LCA, incluidas las especificaciones de las unidades funcionales y los métodos, tienen una influencia significativa en los resultados. Por lo tanto, no se pretende ni se recomienda realizar una comparación con otros modelos de camiones o vehículos.
2 La fuente de datos sobre la combinación energética fue proporcionada por sphera.com.
3 Simulado con la Herramienta de Cálculo del Consumo Energético del Vehículo (VECTO 3.3.15, 3102).

Los resultados de nuestras LCA muestran que la eficiencia de recursos es clave para la circularidad de nuestros productos. Resaltan dos temas en particular:

- La sustitución de materiales con materiales alternativos más amables con el medio ambiente (por ejemplo, materias primas renovables);
- El uso de materias primas secundarias, en coordinación con nuestros proveedores, para implementar una economía circular dentro de nuestra cartera de productos.

Nuestras "estrategias R" para construir una economía circular a nivel mundial

GRI 306-2

Nos estamos desarrollando continuamente a nosotros mismos y a la organización para convertirnos en una empresa responsable y respetuosa con el medio ambiente al esforzarnos por lograr una cadena de valor circular. Nuestros objetivos están claramente definidos: queremos reducir los residuos y el impacto ambiental al mínimo y al mismo tiempo maximizar la usabilidad de los recursos. Para lograr estos objetivos, se introdujeron las llamadas "estrategias R". Nos ayuda a garantizar el uso eficiente de los recursos y la reutilización de materiales y, al mismo tiempo, minimizar aún más los impactos ambientales:

Durante la fase de manufactura:
- Rediseño: Reducción del impacto ambiental de materiales y procedimientos a través de un diseño optimizado.
- Reducción: Reducción del uso de energía y materias (primas) así como la generación de residuos.

Durante la fase de uso:
- Reparación: Reparación de componentes con el objetivo de reutilizarlos;

Al final del ciclo de vida:
- Reutilización: Reutilización directa de componentes en otros productos similares;
- Remanufactura: Preparación de componentes con el objetivo de reutilizarlos en condiciones de funcionamiento similares;
- Reconversión: Utilización de componentes en otras aplicaciones;
- Reciclaje: Reciclaje de componentes con el objetivo de devolver el mayor número posible de materias primas al ciclo.

El siguiente gráfico muestra las fases individuales en el ciclo de vida del producto utilizando un vehículo cero emisiones (ZEV).

B. 44

Nuestras estrategias R para construir una economía circular a nivel mundial



Rediseño

En la actualidad, los vehículos de Daimler Truck se fabrican principalmente con materiales como acero, hierro, aluminio y plástico. Estos materiales también se espera que estén disponibles en cantidades suficientes en el futuro. Sin embargo, para producirlos se necesitan recursos naturales. Nuestro objetivo es reducir al máximo este consumo de recursos naturales. Por ejemplo, hacemos reciclar chatarra de aluminio para devolver este material reciclable a nuestros vehículos a través del ciclo de materiales. De este modo, no sólo se conservan valiosos recursos, sino que también se reducen las emisiones de CO_{2e}, ya que para la fundición del aluminio se necesitan grandes cantidades de energía.

Sin embargo, la expansión de la e-movilidad está cambiando la necesidad de materiales para la producción de vehículos. Las baterías de los vehículos eléctricos requieren metales como el litio, el cobalto y el níquel. Dada la creciente demanda de estos materiales, una tarea importante es garantizar una disponibilidad suficiente. Sin embargo, las materias primas incorporadas a un vehículo eléctrico de batería vuelven al ciclo de las materias primas sólo después de muchos años, por lo que las materias primas recién extraídas se utilizan principalmente hasta entonces. Esto supone un reto para las cadenas de suministro que dependen de estos materiales. Nuestra visión en Daimler Truck es transformar toda nuestra cadena de valor en un bucle lo más cerrado posible. Por ejemplo, queremos reutilizar nuestros residuos de producción y materiales viejos en la medida de lo posible.

Estamos considerando desarrollar soluciones tempranas para otros componentes, especialmente con miras al proceso de transformación para componentes de movilidad eléctrica, tales como ejes eléctricos, transmisiones adaptadas, celdas de combustible o inversores. Participamos en varios proyectos de investigación individuales, por ejemplo, como parte del el “EIC Accelerator” (Consejo Europeo de Innovación), el REESilience (extracción de tierras raras de imanes) y el LiBInfinity (reciclaje de baterías industriales, baterías EV). Tomamos los hallazgos de estas asociaciones y los aplicamos en nuestro propio proceso de desarrollo.

Reducción

Nuestras actividades relacionadas con el tema de “Reducción” se encuentran en la sección “Residuos” y en el capítulo **Prevención de la contaminación**.

Reparación, reutilización

Uno de los principales objetivos de Daimler Truck dentro de la economía circular es mantener o reparar los vehículos y sus componentes individuales. De este modo no sólo se prolonga la vida útil para el cliente, sino que también se evitan residuos directos.

Si no es económicamente viable reparar un vehículo, los componentes individuales (por ejemplo, retrovisores, accesorios del motor y paneles embellecedores) pueden seguir utilizándose para su reutilización en el mercado de refacciones usadas.

Los camiones Mercedes-Benz usados con poco kilometraje y poca antigüedad pueden recibir la etiqueta "Mercedes-Benz Trucks Certified" tras una inspección técnica. Los camiones con el nuevo sello no tienen más de cinco años, no han recorrido más de 500,000 kilómetros y han sido comprobados y reparados técnicamente según normas estrictas y uniformes por nuestros propios TruckStores y sucursales o por socios contractuales de Mercedes-Benz. Con este sello queremos seguir perfilando nuestro negocio de baterías vehículos usados y ofrecer a nuestros clientes una promesa especial de calidad y confiabilidad.

Remanufactura

Si tanto la reparación como la reutilización no pueden aplicarse como opciones de uso, la remanufactura es una opción. Por remanufacturar entendemos el reacondicionamiento de piezas originales usadas de forma que su funcionamiento, seguridad y calidad sean equivalentes a los de una pieza nueva. Esto es lo que representa la marca "Genuine Remanufactured Parts". Las piezas usadas, en su mayoría motores, transmisiones u otros componentes, son recogidas por los diferentes segmentos de Daimler Truck en las respectivas regiones a través de las sucursales o los socios de ventas. El proceso de preparación de las piezas "núcleo" es similar en todas las regiones: el material recibido se retira y se inspecciona, se comprueba exhaustivamente su calidad, se limpia, se prepara, se somete de nuevo a exhaustivas pruebas de calidad y se pone a disposición del cliente.

Esto significa que las piezas remanufacturadas cumplen nuestros elevados estándares de calidad para las piezas nuevas de producción en serie. En comparación con la producción de una pieza nueva, se necesitan muchas menos materias primas, lo que significa que contribuimos a la conservación de los recursos y a una huella medioambiental más positiva de nuestros vehículos. Al prolongar la vida útil de las piezas de nuestros vehículos y reacondicionarlas, fomentamos la no dependencia de materias primas críticas y, al mismo tiempo, contribuimos a cerrar el ciclo de materiales en el sentido de una economía circular.

Con la transformación hacia la movilidad eléctrica, nosotros, como empresa, ya nos estamos alineando con las necesidades futuras del mercado y de nuestros clientes. El procesamiento y la mejora específica asociada del estado de salud de la batería (State of Health - SoH) forma parte de esta orientación.

En la fase de diseño para desarrollar un concepto de procesamiento para esta nueva tecnología de accionamiento, estaba claro que la implementación sólo podría tener lugar si nuestros estándares de calidad estuvieran garantizados. Después de evaluar intensamente a los socios potenciales, decidimos iniciar una cooperación con el proveedor en serie de nuestras baterías de alto voltaje. El procesamiento de la batería de alto voltaje fue desarrollado, comprobado y elaborado paso a paso con todos los expertos responsables. El criterio crucial fue definir un enfoque holístico para la batería y su posterior uso y reutilización. Las baterías que nos llegan tras su primera vida en el vehículo son revisadas y luego entregadas a nuestro colaborador. Allí se lleva a cabo un exhaustivo reacondicionamiento de la batería. Es importante comprender que los componentes electrónicos, a diferencia de los componentes no electrónicos, no se pueden restaurar completamente a su estado nuevo. Siempre se realiza una inspección de aceptación similar a la de las baterías de serie. Luego, las baterías procesadas pueden volver a instalarse en el vehículo y nuestros clientes las utilizan como de costumbre, lo que proporciona una forma sustentable y económica de continuar operando nuestros autobuses eléctricos después de retirar la generación anterior de baterías.

En Daimler Truck North America (DTNA), hemos lanzado nuestras actividades de remanufactura de baterías en paralelo con nuestras actividades de vehículos para garantizar un servicio perfecto para nuestros clientes. Además del negocio de remanufactura de baterías de alto voltaje, también existen actividades de remanufactura de componentes convencionales como motores de combustión, ejes y cajas de cambios que se llevan a cabo desde hace años. Como parte de estas actividades, los procesos y procedimientos se optimizan y cuestionan aún más para reducir el impacto ambiental y cumplir con los requisitos futuros. La necesidad de piezas remanufacturadas también cambia con la transformación. Para cumplir con los requisitos futuros del mercado, el equipo de innovación de productos de posventa en el sitio ha establecido un nuevo proceso para evaluar, diseñar e introducir estratégicamente nuevas ofertas de productos.

Reconversión

En el segmento Daimler Buses ya se están dando consideraciones iniciales al tema de la reconversión de baterías. Nuestro objetivo desde el inicio de la producción de nuestros autobuses eléctricos ha sido lograr una segunda vida útil y sustentable de nuestras baterías de alto voltaje. En este sentido, se siguen evaluando posibles escenarios para la reutilización de baterías en vehículos eléctricos.

Tras su "primera vida" en un vehículo, las baterías siguen estando en muy buen estado y, por tanto, son demasiado valiosas para reconvertirlas directamente. La idea de Daimler Buses era, por tanto, utilizar la capacidad residual de las baterías. Algunos ejemplos de aplicación son la reducción de picos de carga en la red eléctrica, el suministro eléctrico de emergencia como alternativa a los generadores o las baterías de plomo y el uso de baterías para la optimización del autoconsumo combinadas con módulos solares. Este tipo de reutilización es mucho más eficiente desde el punto de vista de los recursos que la recuperación directa a través del reciclaje y contribuye activamente a la transición hacia una economía circular.

De las conversaciones previas con posibles proveedores de servicios, Mercedes-Benz Energy GmbH ha surgido como el socio más cualificado para que Daimler Buses lleve a cabo la reutilización de nuestras baterías. Un sistema de almacenamiento estacionario de primera generación fabricado con baterías de litio-níquel-manganeso-cobalto ("baterías NMC") ya se ha implementado conjuntamente en un cliente de eCitaro en Hannover como parte del proyecto de investigación "GUW" (subestación de CC regenerativa y controlable). El sistema de almacenamiento, con una capacidad total de más de 500 kWh, estabiliza la red eléctrica local del tranvía y permite una carga rápida y rentable de los autobuses eléctricos. El proyecto está financiado por el Ministerio Federal de Economía e Infraestructuras. Para la producción en serie, estamos trabajando estrechamente con Mercedes-Benz Energy GmbH en un concepto logístico óptimo y un proceso global que ahorre recursos. Además, estamos considerando otras posibles aplicaciones para soluciones de almacenamiento y constantemente seguimos los desarrollos en el mercado, con el objetivo de siempre ser capaces de ofrecer a nuestros clientes la solución más sustentable y actualizada.

En DTNA, las actividades sobre el tema de reconversión de baterías en forma de opciones de almacenamiento de baterías también ya están en proceso. Esto examinará el grado al que los módulos con menores valores SoH pueden ser utilizados para apoyar a la red y a la infraestructura de carga.

Reciclaje

Debido a los futuros requisitos legales, a las condiciones marco económicas y medioambientales, así como a la evolución general del mercado, el reciclaje en el sentido de una economía circular universal para componentes individuales está ganando importancia. Daimler Truck está estudiando posibles modelos de negocio, procesos de producción y soluciones de reciclaje para los componentes principales de la movilidad eléctrica, como las baterías de alto voltaje, las pilas de combustible, el eje eléctrico y otros componentes. Además de reducir los residuos, también implica la reintroducción de las materias primas obtenidas en el ciclo de producción y efectos financieros positivos, por ejemplo, a través de menores volúmenes de compra de materias primas.

El reciclaje de nuestras baterías de alto voltaje se realiza al final de cada vehículo eléctrico vendido. Por este motivo, en nuestros vehículos sólo se instalan las baterías que cumplen los requisitos para ser recicladas. En nuestros autobuses, por ejemplo, prestamos atención a una serie de aspectos que consideramos cruciales para la calidad. Por ello, a través de nuestras Condiciones Especiales de Daimler Truck, animamos a nuestros proveedores de servicios y socios, entre otros, que trabajan con nosotros en procesos de reciclaje, a que apliquen un proceso de reciclaje que ahorre recursos, con el fin de ahorrar también materias primas, reducir las emisiones de CO_2, disminuir el consumo de agua y evitar así los residuos.

Los fabricantes de celdas y materiales están desarrollando actualmente nuevos métodos de reciclaje a lo largo de la cadena de valor y están ampliando aún más su oferta de reciclaje. En el futuro, cabe esperar que entren en el mercado europeo nuevos proveedores de servicios de reciclaje, así como que aumente la diversidad de tecnologías de recuperación de materiales.

Las baterías de los vehículos se recogen y eliminan a través del Sistema de Reciclaje de Mercedes-Benz, "DaRSy". Se trata de un sistema centralizado de gestión del reciclado en el ámbito de la eliminación de residuos de taller (por ejemplo, retirada de piezas de vehículos, líquidos y embalajes de refacciones).

Además de participar en proyectos financiados con fondos públicos, a principios de 2022 se creó en las instalaciones de Gaggenau el Centro de Reciclaje de Competencias. El objetivo es desarrollar soluciones de reciclaje legalmente conformes, económicamente viables y factibles para los componentes de accionamiento (batería, motor eléctrico y pila de combustible) de los vehículos eléctricos como primer paso. Se pretende que los resultados culminen en una estrategia de reciclaje de Daimler Truck, que pueda ampliarse gradualmente a otros componentes para garantizar, en última instancia, que un vehículo pueda reciclarse casi en su totalidad.

En DTNA nos aseguramos de que las baterías se manejen mediante un proceso seguro y respetuoso con el medio ambiente al asociarnos con un reciclador de baterías para todas nuestras instalaciones. Queremos asegurarnos de que todos los materiales que utilizamos puedan volver a entrar en el proceso de fabricación de celdas.

Residuos

GRI 306-1/-2

Concedemos gran importancia al uso consciente de los recursos y queremos mejorar continuamente la eficiencia de los recursos de nuestros procesos de producción. Por eso nos hemos fijado el objetivo de reducir los residuos en la producción. Como parte de este esfuerzo, es importante garantizar la transparencia en relación con los flujos de valor de los residuos y separar correctamente los distintos tipos de residuos. Nuestras plantas de producción han implantado sistemas locales de separación de residuos.

Minimizamos residuos como recortes, arena, materiales filtrantes y lodos mediante procesos de producción nuevos u optimizados y cerramos los ciclos de materiales siempre que sea posible. También estamos tratando de reducir nuestros materiales de embalaje asociados con el transporte de piezas. El objetivo principal es reducir la cantidad de residuos de madera que se generan al eliminar pallets y cajas de transporte. Probamos el uso de soportes de carga retornables u otros materiales de embalaje en diferentes lugares en colaboración con nuestros proveedores.

En general, pretendemos dar prioridad a la eliminación de nuestros residuos mediante procesos de recuperación en lugar de procesos de eliminación de residuos y mejorar así nuestra tasa de recuperación del 84 %. Nos hemos fijado el objetivo de que nuestros centros de producción alcancen una tasa de recuperación superior al 95 % en 2030. Nuestros expertos revisan periódicamente nuestros métodos de eliminación para determinar cómo pueden optimizarse. Esto nos permite destinar cada vez nuestros flujos de residuos a un reciclaje de mayor valor.

Ya en 2006, nuestros centros de producción de DTNA comenzaron a desarrollar un concepto de residuos de "cero residuos al vertedero", que se ha implementado completamente en todos los centros de DTNA desde 2018[1]. Al dejar de eliminar los residuos en vertederos, contribuimos a reducir riesgos medioambientales como la contaminación de las aguas subterráneas y a frenar el uso del paisaje mediante la apertura de nuevos vertederos.

1 El objetivo no pudo alcanzarse con 33t de residuos para desecho en 2023 debido a una circunstancia imprevista en el proceso de desecho de residuos y la recategorización legal de los flujos de desechos.

Nuestros centros de Mercedes-Benz do Brasil Ltda. también siguen la estrategia de "cero residuos al vertedero" para los residuos de producción desde 2021 y la han aplicado desde finales de 2022.

Tratamos y eliminamos nuestros residuos en todo el mundo de acuerdo con la normativa legal. Trabajamos con empresas de eliminación de residuos autorizadas y certificadas periódicamente. Nuestros centros de producción están obligados a hacer un seguimiento de la eliminación de los residuos de producción hasta su destino final y auditan periódicamente las instalaciones para la eliminación de residuos peligrosos.

Podrá encontrar información adicional sobre la forma en la que diseñamos nuestros procesos de producción lo más amigables posible con el medio ambiente en el capítulo **Prevención de la Contaminación**.

B. 45

Residuos relacionados con la producción de acuerdo al tipo de residuo[1,2]

GRI 306-3/-4/-5

en 1,000 t	- 2023	- 2022	2021
Residuos no peligrosos para disposición	41	44	36
Residuos peligrosos para disposición	76	71	79
Residuos no peligrosos para recuperación (excluyendo chatarra)	177	191	152
Chatarra de metal para reciclaje	195	194	221
Residuos no peligrosos para disposición	4	4	5
Total	493	506	493
Tasa de recuperación en %	84	85	83

1 Excluye Residuos de construcción y tierra.
2 La categoría "residuos para reciclaje" incluye residuos q ue se reciclan o se utilizan para la recuperación de energía.

B. 46

Residuos específicos relacionados con la producción por vehículo

GRI 306-3/-4/-5

en kg	- 2023	- 2022	2021
Buses residuos			
Residuos peligrosos para recuperación	122.6	124.3	147.8
Residuos peligrosos para disposición	13.4	10.9	10.2
Desperdicios no peligrosos para recuperación (excluyendo chatarra)	381.8	350.2	406.9
Chatarra para reciclaje	477.4	511.2	597.8
Desperdicios no peligrosos para disposición	28.9	25.5	30.8
Total	1,024.2	1,022.2	1,193.6
Trucks residuos			
Desperdicios peligrosos para recuperación	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Desperdicios peligrosos para disposición	151.3	141.8	177.9
Desperdicios no peligrosos para recuperación (excluyendo chatarra)	333.3	364.7	325.9
Chatarra para reciclaje	364.9	362.2	472.8
Desperdicios no peligrosos para disposición	6.6	7.6	9.3
Total	932.4	958.6	1,061.5

Prevención de la contaminación

GRI 3-3 SDG 12

Al igual que en otros aspectos medioambientales, nuestro objetivo es reducir al máximo el impacto medioambiental de las emisiones atmosféricas de la Diseñamos las etapas de producción para que sean lo más respetuosas con el medio ambiente posible y nos centramos en el desarrollo de vehículos libres de CO_{2e} durante su conducción. Para ello, nos esforzamos en implementar los procesos y medidas legales necesarios para minimizar los riesgos en todos nuestros centros de producción como parte de los sistemas de gestión ambiental certificados ISO 14001 o validados por el Sistema Europeo de Gestión y Auditoría Ambiental (EMAS). Nuestras actividades se centran en activos que requieren protección como el aire, el agua (aguas subterráneas y superficiales, lagos y ríos) y el suelo. Para su protección hemos definido requisitos técnicos y organizativos en el marco de estándares empresariales.

Es especialmente importante garantizar una manipulación respetuosa con el medio ambiente de sustancias peligrosas. Hemos definido procesos, especificaciones y estándares internos claros para garantizar el almacenamiento seguro y el uso respetuoso con el medio ambiente de sustancias peligrosas en nuestras instalaciones. Para el uso de sustancias peligrosas en nuestras faenas se requiere un permiso interno de manipulación de químicos, además de una evaluación de su peligrosidad ambiental. Además, si fuera necesario, se iniciarán procesos de sustitución para mejorar la compatibilidad medioambiental de las sustancias existentes.

Para garantizar la implementación de las normas del Grupo, aplicamos el método de debida diligencia medioambiental en toda la empresa desde 1999, antes como parte de la antigua Daimler AG y desde finales de 2021 como empresa independiente. Nos ayuda a identificar, evaluar y evitar riesgos potenciales de contaminación en nuestros sitios de producción en una etapa temprana y a cumplir con un alto estándar ambiental en todo el mundo. El tema de las sustancias peligrosas también desempeña aquí un papel central.

Todos nuestros sitios de producción consolidados son auditados y evaluados en el marco de este método de debida diligencia en un ciclo de cinco años según un proceso estandarizado. Los resultados se informan al sitio de fabricación respectivo y a la dirección ejecutiva para que se puedan realizar posibles optimizaciones. Además, anualmente revisamos el grado en que se han implementado nuestras recomendaciones para la minimización de riesgos y la prevención de la contaminación en los sitios de producción.

Uso del agua

GRI 3-3, 303-1/-2/-4

Las fuertes lluvias e inundaciones, así como la escasez de agua debido a la caída de los niveles freáticos en algunas zonas, están afectando cada vez a más regiones de todo el mundo. El uso consciente, eficiente y sustentable del agua es esencial dado el estado de los recursos hídricos globales. Nuestro objetivo es contribuir a esto y esforzarnos por mejorar continuamente la eficiencia del agua y cerrar los ciclos del agua para reducir de manera sustentable el uso de agua. Nuestro objetivo de eficiencia hídrica se puede encontrar en el objetivo de producción ecológica en la sección “Objetivos de sustentabilidad de nuestra producción” del capítulo **Medio Ambiente**.

En 2021, se llevó a cabo por primera vez un análisis de riesgos hídricos relacionados con el sitio y la producción en nuestras ubicaciones particularmente afectadas por la escasez de agua utilizando una herramienta del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF), y varias organizaciones y A partir de los resultados se definieron medidas técnicas.

En 2023 llevamos a cabo la evaluación de riesgos hídricos en todo el mundo y así creamos transparencia en los datos de todas nuestras plantas de producción. Utilizaremos los resultados para tomar decisiones de proyectos corporativos y locales relacionados con el desarrollo del sitio, para respaldar proyectos personalizados de eficiencia e iniciativas hídricas, y para minimizar de manera proactiva nuestros riesgos relacionados con el estrés hídrico, la posible escasez de agua, las inundaciones y la calidad del agua.

Nuestra gestión del agua está sujeta a la legislación aplicable en materia de protección del agua y la adaptamos continuamente a la normativa vigente. Además, Daimler Truck se ha fijado el objetivo de implantar plenamente la norma interna del Grupo para evitar la contaminación del agua de lluvia en todos los centros de producción del mundo a más tardar en 2030.

Las aguas residuales de nuestros procesos de producción e instalaciones sanitarias se dirigen a instalaciones públicas de tratamiento y eliminación de aguas residuales de acuerdo con la normativa local, o se tratan y vierten directamente en nuestras propias instalaciones. En algunos de nuestros centros disponemos de plantas de tratamiento biológico de aguas residuales. Un ejemplo de nuestra gestión responsable de las aguas residuales es nuestra planta de producción de camiones y autobuses de Chennai, India. Ninguna de sus aguas residuales se vierte al alcantarillado ni a masas de agua.

El agua de proceso se trata a fondo en la propia planta de tratamiento de aguas residuales y luego se utiliza en los procesos operativos, en las instalaciones sanitarias y para regar las zonas verdes. Además, grandes volúmenes de agua de lluvia se recogen en balsas de retención in situ y se depuran mediante sistemas de filtración de agua.

Algunas de nuestras plantas, como las de Wörth o Aksaray, disponen de un sistema de alcantarillado separado para evacuar por separado las aguas residuales sanitarias y el agua de lluvia. Esto favorece el ciclo natural del agua. El sistema de separación permite evitar la entrada en la depuradora de cantidades bastante considerables de aguas pluviales con cargas relativamente bajas. Gracias a ello, el tratamiento de las aguas residuales puede ser mucho más exhaustivo y eficiente desde el punto de vista energético.

B. 47

Uso de agua relacionado con la producción[1]

GRI 303-3

en 1,000 m³	2023	2022	2021
Abastecimiento público de agua	2,818	2,659	2,466
Agua subterránea (agua de pozo)	1,845	1,770	1,816
Aguas pluviales utilizadas	288	279	229
Total	4,951	4,708	4,511

1. Captación total de agua 2023 (GRI 303-3) excl. ~7% del agua, que se transfiere a terceras empresas, que no forman parte de Daimler Truck.

B. 48

Descarga de agua relacionada con la producción

GRI 303-4

en 1,000 m³	2023	2022	2021
Descarga Directa	1,011	912	1,044
Descarga Indirecta	2,417	2,365	2,508
Total	3,428	3,277	3,552

B. 49

Uso específico de agua por vehículo

GRI 303-5

en m³	2023	2022	2021
Buses	21.2	21.7	23.4
Trucks	8.8	8.3	9.2

Control de la contaminación del aire

Al igual que con otros aspectos medioambientales, nuestro objetivo es evitar en la medida de lo posible el impacto medioambiental de las emisiones al aire procedentes de la producción.

Para nosotros, los contaminantes atmosféricos relevantes son los óxidos nitrosos, los óxidos de azufre, el monóxido de carbono y las partículas, que se producen principalmente en procesos de combustión, así como Compuestos Orgánicos Volátiles (emisiones VOC) que surgen principalmente en los procesos de pintura. Damos especial importancia a la reducción de esas emisiones VOC. Esto se puede lograr seleccionando materiales de pintura con alto contenido de sólidos recientemente desarrollados, optimizando los procesos de pintura y estableciendo nuevos y modernos sistemas de purificación del aire de escape. Por este motivo, trabajamos continuamente desde hace años en el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías y pinturas en colaboración con nuestros proveedores.

Hemos desarrollado un estándar interno para prevenir, minimizar y eliminar los riesgos ambientales y los efectos asociados de los contaminantes del aire, los olores y el ruido relacionados con la producción. Define un procedimiento uniforme para la documentación de las fuentes de contaminación del aire, los asociados con obligaciones de medición y la definición de medidas de reducción de contaminantes en nuestros sitios de producción. Si las obligaciones específicas de cada país que siguen la legislación local son inferiores, se debe seguir la normativa de nuestra norma.

Como parte de la gestión medioambiental, comprobamos periódicamente si se cumplen los requisitos de control de la contaminación del aire interior y exterior y si se cumplen las obligaciones de presentación de informes. Dependiendo de la instalación existente, en las plantas de producción alemanas también hay responsables de control de emisiones requeridos por ley, que trabajan para cumplir los requisitos legales, contribuyen al desarrollo de procesos de bajas emisiones e informan periódicamente sobre las medidas planificadas y adoptadas.

B. 50

Emisiones de aire relacionadas con la producción

GRI 305-7

en t	2023	2022	2021
Emisiones solventes(VOC)	3,465	3,166	3,285
Óxidos de nitrógeno (NO_x)	791	665	731
Monóxido de carbono (CO)	270	243	196
Dióxido de sulfuro (SO_2)	29	32	24
Materia particulada (PM)[1]	261	254	552

1. El valor del año anterior se ajustó debido a una actualización del cálculo en una ubicación.

B. 51

Emisiones específicas de VOC por vehículo

GRI 305-7

en kg	2023	2022	2021
Buses	8.2	7.3	11.1
Trucks	6.5	6.0	6.9

Biodiversidad

GRI 304-2/-3

La preservación de la biodiversidad es uno de los retos globales de nuestro tiempo y está directamente relacionada con la lucha contra el cambio climático y la necesidad de manejar con cuidado los recursos naturales de que disponemos, como el agua. Por ello, además de nuestras actividades de protección del clima, la inmisión, el agua y el suelo, también nos comprometemos a preservar la biodiversidad en nuestras instalaciones y sus alrededores.

En una recomendación de actuación interna sobre el diseño de paisajes casi naturales, proporcionamos información práctica, por ejemplo, para la planificación de nuevas actividades de construcción. También cooperamos con diversas organizaciones de protección de la naturaleza que nos asesoran y apoyan en nuestras actividades relacionadas con la protección de la vida de plantas y animales.

Un ejemplo es nuestro trabajo con Naturschutzbund Deutschland ("NABU"), planificadores paisajistas y jardineros, durante más de diez años. Nuestro centro de producción de Gaggenau es miembro de un grupo piloto del proyecto nacional "UnternehmensNatur", que desde 2021 lleva a cabo proyectos en todo el país que asesoran y apoyan a las empresas en el diseño de espacios verdes próximos a la naturaleza. El proyecto está financiado por el Ministerio de Medio Ambiente del Estado y ejecutado por NABU Baden-Württemberg y el proveedor de servicios medioambientales, Flächenagentur Baden-Württemberg.

Nuestro Índice de Biodiversidad ("BIX") interno, está disponible para la medición específica del valor biológico de la tierra en nuestros sitios y el desarrollo de iniciativas planeadas para el futuro. El Índice describe el valor ecológico de los espacios abiertos de un centro de producción y puede utilizarse para especificar medidas adecuadas para aumentar la biodiversidad. En el ejercicio del informe se recabó el BIX para las ubicaciones de Wörth, Gaggenau, Mannhein, Kassel y Leinfelden-Echterdingen.

Otro aspecto importante para nosotros es seguir aumentando la concienciación sobre la biodiversidad entre los empleados a través de iniciativas y campañas, por ejemplo, mediante giras de concienciación sobre la biodiversidad, el diseño de itinerarios de experiencia medioambiental, proyectos para nuestros aprendices, la celebración de días de la familia, incluida una campaña de recolección de manzanas y presentaciones sobre el tema a nivel directivo.

Para ello, participamos en varias iniciativas intergeneracionales en los siguientes lugares:

- Gaggenau: En un proyecto intergeneracional, los directivos y alumnos se comprometen a proteger a las abejas y promover la diversidad biológica. En el año del informe, la fundación sin fines de lucro para las personas y el medio ambiente (“Stiftung für Mensch und Umwelt”) premió la iniciativa como ganadora del concurso de plantación “Alemania está tarareando” (“Deutschland summt”) en Berlín.

- Kassel: este año también tuvo lugar en agosto una colaboración voluntaria con Sternental Holiday Care sobre el tema “Conciencia sobre la naturaleza y jardinería” (“Naturbewusstsein, Gärtnern und Garten”). Los niños participantes pudieron preparar una mezcla de semillas de flores o hierbas locales para su jardín. En los últimos años, por ejemplo, también se han construido aquí los hoteles para abejas ubicados en las instalaciones de la fábrica.

- Wörth: En el marco de un día familiar se llevó a cabo una campaña de recolección de manzanas en los huertos, así como campañas de plantación y cuidado, entre otras cosas en colaboración con los altos directivos y los internos.

- Mannheim y Kassel: informar y sensibilizar a los trabajadores sobre el tema de la conservación de la naturaleza en el marco de una exposición itinerante durante las Semanas de Acción por la Biodiversidad 2023. Durante las Semanas de Acción por la Biodiversidad 2023, los empleados recibieron información sobre el tema de la conservación de la naturaleza en el marco de un roadshow y se les sensibilizó sobre este tema.

Cadena de Suministro Ecológica

GRI 3-3, 204-1, 308-1/-2 SDG 9, 12, 13, 17

Los proveedores son una parte importante de nuestra red de producción. Por lo tanto, pueden hacer contribuciones importantes a través de su compromiso con la protección del clima y la conservación de los recursos. Por ello, nos esforzamos por sensibilizar a nuestros proveedores sobre este tema y apoyarles en nuestro camino hacia una mayor protección medioambiental en la cadena de suministro. Junto con nuestros proveedores directos, queremos asegurarnos de que nuestros productos y servicios en Europa, EE. UU. y Japón sean neutros en emisiones de CO_{2e} para 2039 y en todo el mundo para 2050.

Al transformar nuestra cartera de productos hacia vehículos locales libres de CO_{2e} en operación de conducción, las emisiones en la fase de fabricación de los productos son cada vez más importantes en relación con las emisiones totales durante el ciclo de vida del producto. Los materiales utilizados son importantes impulsores de las emisiones en la cadena de suministro.

Nuestro objetivo es utilizar la cadena de suministro como palanca clave para reducir nuestras emisiones de CO_{2e} con el fin de reducir la huella de CO_{2e} de nuestros productos en toda la cadena de valor y el ciclo de vida. La transparencia sobre las emisiones en la cadena de suministro es un requisito previo importante para ello.

Nuestras medidas para una cadena de suministro verde se refieren, por un lado, a los proveedores como socios comerciales, pero, por otro lado, también a las piezas y materiales adquiridos, así como a las rutas de transporte hasta nuestras instalaciones de producción.

Nuestra cadena de suministro ascendente se extiende a muchos niveles en una red mundial de actores. Como nuestros socios comerciales, nuestros proveedores directos desempeñan un papel clave en esto. Esperamos que todos los proveedores cumplan con los requisitos ambientales descritos en nuestros Estándares para socios comerciales y también que los transmitan a su propia cadena de suministro. Para cumplir con nuestras obligaciones de diligencia, hemos desarrollado un concepto integral para la gestión sustentable de factores ambientales y sociales en la cadena de suministro. Además de incluir los requisitos en los términos contractuales, contiene instrumentos de evaluación, así como medidas de información y cualificación para proveedores. La gestión de riesgos para la sustentabilidad en la cadena de suministro se ha revisado basándose en los requisitos de la Ley de Diligencia Debida en la Cadena de Suministro de Alemania (SCDDA) y también contiene criterios para riesgos ambientales (como riesgos ambientales específicos del sitio/país). Si el proveedor está expuesto a un mayor riesgo por este motivo, utilizamos medidas de evaluación adicionales e implementamos controles permanentes. Si es necesario mejorar, utilizamos medidas de calificación o definimos pasos de implementación concretos para mitigar los riesgos. La información y las quejas sobre violaciones ambientales en la cadena de suministro pueden abordarse con nosotros a través de los procesos de presentación de informes establecidos y se les darán seguimiento con las consecuencias apropiadas. Puede encontrar más información sobre nuestro sistema de denuncias en el capítulo **Cumplimiento**.

Al anclar los estándares de sustentabilidad en los términos contractuales con nuestros proveedores, podemos hacer valer requisitos medioambientales vinculantes como la producción respetuosa con el medio ambiente, la reducción de energía, el consumo de agua y los residuos, así como la gestión de sustancias químicas y peligrosas. También esperamos que nuestros proveedores de materiales de producción operen con un sistema de gestión ambiental certificado según ISO 14001, EMAS u otros estándares comparables. Se excluyen los proveedores con un volumen de pedidos bajo. Nuestro objetivo es que al menos el 70 % de nuestro volumen de compra de material de producción relevante esté cubierto por certificados medioambientales. En el año del informe hemos logrado una cobertura del 72 % del volumen de compras previsto para 2023.[1]

Los elementos de la economía circular también son un componente contractual, por lo que minimizar los residuos, por ejemplo, mediante el reciclaje, es un requisito claro. También se debe reducir o preferiblemente evitar el uso y consumo de recursos durante la producción. Al mismo tiempo, la atención debería centrarse en el uso de materiales alternativos, el ahorro de materiales, el reciclaje y la reutilización de materiales. Se anima a los proveedores a diseñar y llevar a cabo procesos y procedimientos de tal manera que el producto pueda reciclarse al final de su ciclo de vida.

El reconocimiento público del buen desempeño es igualmente importante para nosotros en las áreas de mitigación del cambio climático y conservación de recursos. Por esta razón, organizamos regularmente un Premio al Proveedor, que reconoce a los proveedores por su desempeño sobresaliente en las áreas de sustentabilidad de la mitigación del cambio climático y la conservación de recursos.

1 Los valores fueron determinados el 30 de noviembre de 2023.

Transparencia en los impactos ambientales de la cadena de suministro de nuestras refacciones de vehículos

Trabajamos con diversos instrumentos para identificar riesgos de sustentabilidad en la cadena de suministro y comprobar el cumplimiento de nuestros estándares. Como parte de nuestros procesos operativos de compra, también utilizamos evaluaciones de sustentabilidad estandarizadas, como el Cuestionario de Evaluación de Sustentabilidad (SAQ) de la iniciativa europea Drive Sustainability, para obtener respuestas sobre todos los criterios de sustentabilidad relevantes e incorporarlos en una evaluación. Puede encontrar más información en el apartado “Nuestro enfoque en la cadena de suministro” del capítulo **Social**.

Las áreas de enfoque del SAQ incluyen informes sobre gestión de riesgos ambientales, directrices ambientales, sistemas de gestión ambiental y energética, capacitación para empleados, uso de energías renovables, objetivos de reducción de emisiones, gestión de residuos y sustancias peligrosas, evaluaciones climáticas como el CDP (anteriormente *Carbon Disclosure Project*) y la transmisión en cascada de requisitos ambientales a la cadena de suministro ascendente. La calificación de sustentabilidad de un proveedor derivada del SAQ se tiene en cuenta como criterio obligatorio en las compras operativas cuando se adjudican nuevos pedidos por encima de un valor de pedido definido. También utilizamos datos de CDP. Por ejemplo, llevamos a cabo el programa de cadena de suministro CDP por cuarta vez en el año del informe. Como parte de este programa, alentamos a nuestros proveedores de materiales de producción a informar sobre los impactos ambientales de sus actividades comerciales y sus esfuerzos de mitigación del cambio climático. Como el año anterior, esta encuesta de datos se centró en los proveedores de materiales de producción, que representan alrededor de tres cuartas partes de nuestro volumen de compras anual planificado para 2023. En comparación con el año anterior, incluimos proveedores de materiales de producción adicionales en la encuesta. Esto significa que cubrimos el 64 % del volumen de compras en material de producción previsto para 2023 con puntuaciones de cambio climático de CDP.[1,2].

1 La tasa de cobertura se refiere a los proveedores que, según CDP, participaron en la encuesta dentro del plazo y, por lo tanto, recibirán una puntuación climática para 2023. CDP no anunciará las puntuaciones finales hasta 2024.
2 Los valores fueron determinados el 30 de noviembre de 2023.

Se supone que el programa alentará a los proveedores a mejorar continuamente sus esfuerzos de reducción de CO_{2e}. Para crear transparencia sobre sus estrategias de descarbonización y objetivos de reducción de CO2, también mantenemos muchas conversaciones directas con proveedores clave. La huella de CO_{2e} se está convirtiendo cada vez más en un criterio a la hora de tomar decisiones de compra. Queremos tener transparencia sobre el balance de CO_{2e} de los productos que nos entregan.

Además de la producción de baterías, el principal impulsor de las emisiones de gases de efecto invernadero es la producción de materias primas como el acero, el aluminio o los plásticos. En el futuro, las emisiones de materiales se tendrán más en cuenta en nuevos proyectos y decisiones de adjudicación. Para promover la adquisición de materiales de producción sustentables, integraremos sistemáticamente indicadores clave de rendimiento relevantes, como las emisiones de CO_{2e}, en los procesos comerciales para lograr nuestro objetivo de neutralidad de CO_{2e} para 2039. También estamos trabajando con nuestros futuros proveedores de baterías para minimizar el CO_{2e}. emisiones en el proceso de producción.

El intercambio de información dentro y fuera de la empresa juega un papel importante en la implementación exitosa de medidas para una cadena de suministro respetuosa con el medio ambiente. De este modo formamos a los compradores responsables de adquirir el material de producción sobre los requisitos de sustentabilidad para los proveedores. Además, como parte del trabajo con asociaciones industriales como Drive Sustainability, también llevamos a cabo capacitaciones basadas en la web para concienciar a los proveedores. También se incluyen en él aspectos medioambientales como el consumo energético, las emisiones y la gestión de recursos. En el año del informe se capacitó a proveedores en los países objetivo: Brasil, República Checa y Turquía.

En nuestras medidas para una cadena de suministro respetuosa con el medio ambiente, no sólo nos centramos en los proveedores de materiales y piezas, sino que también consideramos las rutas de transporte a nuestros centros de producción. Por ello, los departamentos de compras de materiales trabajan junto con los departamentos de logística e implementan diversas medidas.

Logística de Entrada

Estamos avanzando en la transformación de la industria del transporte hacia una conducción local libre de emisiones de CO2 y también confiamos en camiones eléctricos en nuestra propia cadena de suministro. Nos hemos fijado el ambicioso objetivo de garantizar que el tráfico de entrega a la planta de Wörth, nuestra mayor planta de ensamble sea 100% eléctrico para finales de 2026. De este modo, una parte importante de la cadena de suministro directa podrá quedar libre de CO_{2e} a nivel local durante el funcionamiento. Junto con proveedores de servicios logísticos y de transporte que abastecen diariamente a nuestras plantas de producción alemanas, trabajamos para integrar gradualmente camiones eléctricos en nuestras flotas. Tras el exitoso inicio de la producción en serie del Mercedes-Benz eActros en 2021, que precedió a un uso práctico extensivo por parte de los clientes en los últimos años, ofrecemos una prueba más de la idoneidad práctica de los camiones eléctricos en la industria del transporte con sus diversos requisitos. Para ello, estamos construyendo una infraestructura de carga propia en Wörth y en las plantas de agregados de Mannheim, Gaggenau/Rastatt y Kassel, que está disponible tanto para proveedores como para vehículos propios. A finales de 2023, los primeros transportes que llegaron a la planta de Wörth, también desde plantas hermanas, fueron totalmente eléctricos. En el transcurso de 2024, planeamos convertir gradualmente todos los transportes dentro del primer radio de implementación (aprox. 200 km) a camiones eléctricos. Para ello se utilizará especialmente el camión semirremolque eléctrico Mercedes-Benz eActros 300. A medida que avance el proyecto, el eActros 600 cubrirá distancias de transporte más largas. Mostramos las múltiples posibilidades de aplicación de ambos modelos de camiones eléctricos en condiciones reales en el transporte empresarial.

El núcleo de nuestro concepto para el transporte de larga distancia con baterías eléctricas es ofrecer a los clientes una solución de transporte integral que incluya tecnología de vehículos, asesoramiento, infraestructura de carga y servicios. Para desarrollar un concepto específico para una logística de suministro local libre de CO_{2e} en el transporte hasta la planta de Wörth junto con los transportistas, primero se realizará un análisis individual de las rutas habituales. Proporciona información sobre los tiempos de conducción y la distancia entre los lugares de entrega, las opciones de carga y la autonomía individual. También recibirán apoyo para integrar camiones eléctricos en las flotas existentes y realinear sus centros logísticos, incluido asesoramiento sobre la instalación de la infraestructura de carga interna adecuada. El siguiente paso es extender el proceso al resto de plantas de nuestra red de producción.

Siguiendo el ejemplo de la planta de Wörth, las plantas de áridos en Alemania también instalarán en 2023 las primeras estaciones de carga y cambiarán el transporte a camiones eléctricos. Para los próximos años están previstos otros parques de carga con infraestructuras asociadas y la conversión de una gran parte de los suministros de entrada y salida.

Una parte integral de nuestro futuro concepto de logística entrante para un transporte local libre de emisiones de CO_{2e} en operaciones de conducción es también el desarrollo de una infraestructura de carga propia de la fábrica en Wörth. Las estaciones de carga, incluidas estaciones de carga de megavatios para la carga de baterías de alto voltaje están previstas en puntos clave para el transporte de entrada en las inmediaciones de la producción en la planta de Wörth. Las piezas instaladas en producción se entregan justo a tiempo a la línea de montaje. El tiempo necesario para descargar el camión eléctrico se utilizará para recargar la batería del vehículo. Esto significa que, idealmente, el vehículo no tendría que planificar más tiempos de inactividad y podría reanudar su ruta inmediatamente después de la entrega de las piezas. Además, actualmente se está estudiando la posibilidad de reagrupar y así optimizar los flujos de suministro en la red de transporte en un nuevo centro de consolidación cerca del sitio.

Además de estas medidas específicas de reducción de CO_{2e}, estamos creando una mayor transparencia sobre las emisiones de CO_{2e} de nuestro sistema de transporte. Hemos introducido una herramienta de cálculo para que las plantas de producción en Europa informen las emisiones de CO_{2e} basándose en datos reales del transporte y así también midan el efecto de las medidas de optimización y, por ejemplo, del uso de camiones eléctricos. La lógica de cálculo fue certificada por Smart Freight Center y corresponde al estándar Global Logistics Emissions Council (GLEC). En 2024, queremos implementar esta herramienta de cálculo a nivel mundial para registrar las emisiones de CO_{2e} del transporte global de forma estandarizada

Taxonomía de la UE

Antecedentes

Uno de los objetivos del plan de acción de la Unión Europea ("UE") sobre el financiamiento del crecimiento sustentable ("financiamiento sustentable") es reorientar los flujos de capital hacia inversiones sustentables. En este contexto, el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sustentables y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (Reglamento sobre la taxonomía) entró en vigor en 2020. El Reglamento sobre la taxonomía es un sistema de clasificación uniforme y jurídicamente vinculante que establece qué actividades económicas de la UE se consideran alineadas con la taxonomía y, por tanto, "sustentables desde el punto de vista medioambiental" con respecto a seis objetivos medioambientales especificados por el Reglamento. El Reglamento sobre Taxonomía define los siguientes objetivos medioambientales:

- Objetivo medioambiental 1 "Mitigación del cambio climático".
- Objetivo medioambiental 2 "Adaptación al cambio climático".
- Objetivo medioambiental 3 "Uso sustentable y protección de los recursos hídricos y marinos".
- Objetivo medioambiental 4 "Transición a una economía circular"
- Objetivo medioambiental 5 "Prevención y control de la contaminación"
- Objetivo medioambiental 6 "Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas"

Para todos los objetivos medioambientales, las descripciones de las actividades pertinentes y los criterios técnicos de selección ya están disponibles a través de actos delegados. En 2023, se publicaron las leyes delegadas para los objetivos medioambientales 3-6. Estas se consideraron en la revisión de taxonomía.

Todas las compañías consolidadas del Grupo se incluyen en el cálculo de los indicadores clave de desempeño ("KPI") pertinentes para Daimler Truck. Esto no se aplica a las compañías incluidas en los estados financieros consolidados utilizando el método de participación.

El volumen de negocios, los gastos de capital ("CapEx") y los gastos de operación ("OpEx") publicados en el marco de la taxonomía de la UE se han calculado de la misma forma que los estados financieros consolidados del Grupo Daimler Truck y se ajustan a las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") y a las interpretaciones del Comité de Interpretaciones de las NIIF, tal y como deben aplicarse en la UE.

Actividades admisibles para para la taxonomía

Con las descripciones de las actividades económicas en los actos delegados, el Reglamento sobre la taxonomía especifica qué actividades son, en general, admisibles para para la taxonomía. Dado que la determinación de la admisibilidad de una actividad económica a efectos de la taxonomía se basa en su producción, se deduce que todas las actividades, así como los gastos de capital y los gastos de operación asociados, que sirven a la producción o al arrendamiento financiero/financiamiento de vehículos también son admisibles para la taxonomía.[1]

El Acto Delegado (UE) 2022/1214 de 9 de marzo de 2022, contiene también normas específicas para el sector de la energía. Se llevó a cabo un análisis de las actividades en este contexto que llegó a la conclusión de que las actividades correspondientes son exclusivamente para su propio uso como parte de la actividad de fabricación y representan un alcance insignificante para Daimler Truck. Por lo tanto, Daimler Truck no lleva a cabo ninguna actividad independiente en el contexto del acto delegado.

Además, de conformidad con el nuevo acto delegado (UE) 2033/2486 del 27 de junio de 2023, la distribución de actividades entre objetivos medioambientales 1-6 se analizó y examinó. Con base en esto, podría determinarse que no existe superposición en los objetivos medioambientales. De acuerdo con esto, solo el objetivo medioambiental de la mitigación de cambio climático resulta esencial. Por lo tanto, las tablas adicionales para el doble conteo se omiten.

Daimler Truck ha clasificado las siguientes actividades como admisibles para para la taxonomía de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía.

- Actividad 3.3 - Fabricación de tecnologías bajas en carbono para el transporte
- Actividad 6.3 - Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros por carretera
- Actividad 6.5 - Transporte en motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros
- Actividad 6.6 - Servicios de transporte de mercancías por carretera

En la actividad 3.3, Daimler Truck incluye todos los camiones y autobuses producidos por Daimler Truck, independientemente de sus emisiones de CO2, como subvencionables por el impuesto, es decir, también todos los vehículos con motor de combustión. El trasfondo de esto es que el Reglamento de Taxonomía no contiene ninguna definición del término "baja emisión de carbono" fuera de los criterios técnicos de selección. Por lo tanto, en principio todos los vehículos pueden clasificarse como admisibles y el término "baja emisión de carbono" sólo debe aplicarse a la evaluación de la adecuación a la taxonomía en el marco de los criterios técnicos de selección.[2] Las actividades 6.3, 6.5 y 6.6 incluyen las actividades de arrendamiento financiero/financiamiento relacionadas con autobuses, turismos y camiones, independientemente de si son marcas propias o externas.

Alineación con la taxonomía

Se ha comprobado la adecuación taxonómica de todas las actividades clasificadas como admisibles para para la taxonomía. Una contribución significativa a un objetivo medioambiental debe realizarse mediante el cumplimiento de los criterios de selección técnica especificados definidos en el Reglamento de Taxonomía de la UE. Para Daimler Truck, esto se aplica exclusivamente al objetivo medioambiental 1 "Mitigación del cambio climático".

Además, en el marco de los criterios técnicos de selección, deben excluirse daños significativos a otro objetivo medioambiental sobre la base de los "criterios de no causar daños significativos" ("DNSH") definidos. Además, debe garantizarse el cumplimiento de las mínusculas salvaguardias relativas a los derechos humanos, incluidos los derechos laborales, la corrupción y el soborno, la fiscalidad y la competencia leal. Una actividad económica sólo puede considerarse ecológicamente sustentable si se cumplen todos los criterios. Daimler Truck ha llevado a cabo la revisión de los criterios técnicos de selección de las actividades económicas a nivel de producto y/o de emplazamiento. La evaluación del cumplimiento de las salvaguardias mínimas se basa esencialmente en las directrices para todo el Grupo y su implementación local.

1 Véase la pregunta dos de la "Comunicación de la Comisión Europea relativa a la interpretación de determinadas disposiciones legales del acto delegado sobre divulgación de información con arreglo al artículo 8 del Reglamento sobre taxonomía de la UE en relación con la declaración de actividades económicas y activos admisibles" de la Comisión Europea de 6 de octubre de 2022 ("FAQ").

2 Véase la novena pregunta de las FAQ de la Comisión Europea de 6 de octubre de 2022.

Para la evaluación de la alineación a la taxonomía sólo se tienen en cuenta los vehículos con bajas emisiones de carbono conforme a la definición de los criterios técnicos de selección. La taxonomía de la UE también establece que los autobuses que cumplan previamente la norma Euro VI se tendrán en cuenta en la evaluación de la adaptación. Dado que la actual norma Euro VI ya había entrado en vigor en el momento de la evaluación, Daimler Truck no considera ningún cumplimiento previo y, en consecuencia, los vehículos no se tienen en cuenta en la evaluación de la alineación.

No causar daños significativos
El cumplimiento de los criterios DNSH se evaluó principalmente a partir de entrevistas basadas en listas de comprobación para los sitios y productos pertinentes.

Como ya se ha indicado, Daimler Truck contribuye de forma exclusiva y significativa al objetivo medioambiental 1 "Mitigación del cambio climático". Por lo tanto, deben examinarse los criterios DNSH para los demás objetivos medioambientales 2 a 6.

Las pruebas del cumplimiento de los criterios DNSH para los objetivos medioambientales respectivos se aportan mediante normas generales, directrices u otras pruebas apropiadas. El cumplimiento se comprueba en el marco de "auditorías de diligencia debida medioambiental" periódicas, si procede. Si no se cumplen los criterios individuales, el volumen de negocios correspondiente, CapEx y OpEx no se reportan como alineados con la taxonomía.

Para estos objetivos medioambientales, en función de la actividad económica correspondiente, deben comprobarse los siguientes criterios DNSH:

Objetivo medioambiental 2 - "Adaptación al cambio climático"

- Actividades 3.3, 6.3, 6.5, 6.6: El criterio requiere la elaboración de análisis de riesgos climáticos y de vulnerabilidad[1]. Daimler Truck incorpora al análisis diversos riesgos climáticos físicos de acuerdo con los requisitos de la taxonomía de la UE. Cada uno de los riesgos climáticos físicos que deben tenerse en cuenta de conformidad con el Reglamento sobre la taxonomía se evaluó sobre la base de escenarios climáticos. Las proyecciones climáticas se basan en los escenarios de la Vía de Concentración Representativa ("escenarios RCP"). Para las actividades 6.3, 6.5 y 6.6, no se considera ningún riesgo para el rendimiento de las actividades debido a riesgos climáticos físicos. Por lo tanto, el análisis se centra en la actividad económica 3.3 y abarca el periodo hasta 2080. Los riesgos identificados se abordan en un plan de adaptación.

1 Véase el apéndice A del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.

Para las actividades 6.3, 6.5 y 6.6, no se considera ningún riesgo al cumplimiento de actividades debido a riesgos del cambio climático. Se llevan a cabo pruebas de clima durante el desarrollo de vehículos.

Objetivo medioambiental 3 - "Uso sustentable y protección de los recursos hídricos y marinos"

- Actividad 3.3: El criterio exige la elaboración de un plan de gestión en función de la calidad del agua y la escasez de agua y de conformidad con la Directiva Marco del Agua.[2] Los riesgos y las medidas relacionados con la calidad del agua se rastrean en el marco de las auditorías periódicas de diligencia debida medioambiental en los centros de Daimler Truck (para más detalles, véase el capítulo **Prevención de la contaminación**). Además, Daimler Truck también tiene en cuenta la evitación de la escasez de agua mediante una evaluación central de riesgos basada en modelos y procedimientos reconocidos. Los procesos existentes cubren los ajustes a los criterios en la ley delegada promulgada en 2023.

Objetivo medioambiental 4 - "Transición a una economía circular"

- Actividad 3.3: La posibilidad de utilizar materias primas secundarias y la posibilidad de un diseño de fácil desmontaje y durabilidad deben tenerse en cuenta para los vehículos pertinentes. Además, las sustancias peligrosas deben poder rastrearse y debe establecerse una gestión de residuos en las instalaciones. En este contexto, se aplican diversas directrices y normas internas del Grupo, así como, en casos concretos, otras pruebas adecuadas. La cuestión de la durabilidad está anclada, por ejemplo, en el proceso de desarrollo de productos. La "Norma del Grupo para la Gestión de Residuos" define la gestión de residuos en todo el Grupo.

- Actividades 6.3, 6.5 y 6.6: El criterio exige la existencia de medidas de gestión de residuos, en particular al final del ciclo de vida de un vehículo.

- Actividades 6.5 y 6.6: Deben cumplirse las cuotas definidas de materiales reciclables o reutilizables en los productos. Si las cuotas determinadas de acuerdo con las especificaciones alcanzan los valores umbral exigidos, se considera que se cumple el criterio de selección técnica.

2 Véase el apéndice B del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.

Objetivo medioambiental 5 - "Prevención y control de la contaminación".

- Actividad 3.3: El criterio se basa en el Apéndice C del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139. El Apéndice C hace referencia a varios reglamentos europeos de la legislación sobre sustancias químicas. Como parte de las notas I al Reglamento Delegado de la Comisión (UE) 2023/2486 que complementan la Regulación (UE (2020/852 del Parlamento Europeo, publicado el 27 de junio de 2023, letra f) se aclaró el Anexo C y se añadió un párrafo adicional. Las sustancias definidas en el Anexo C están sujetas a restricciones de fabricación, comercialización y uso, tanto en lo que respecta a su utilización en las instalaciones como en los productos. Existen especificaciones relacionadas con el uso de materiales de trabajo y componentes de productos y pruebas sustitutas para estos.

Adicionalmente, existen dificultades en la interpretación relacionada con el vago términos “Cuando resulte aplicable” en relación con el uso de plomo, mercurio, cromo hexavalente y cadmio. Daimler Truck interpreta el criterio de conformidad con la versión anterior de la regulación y referencias, Directiva 2000/53/CE.

- Actividades 6.3, 6.5 y 6.6: Debe demostrarse el cumplimiento de determinadas categorías de neumáticos en términos de resistencia a la rodadura y ruido de rodadura. En el año del informe, se realizaron los análisis adecuados de los vehículos pertinentes para aportar las pruebas requeridas. Si se dispone de información sobre los neumáticos y se cumplen las clases correspondientes, se considera que se cumple el criterio técnico de selección.

Objetivo medioambiental 6 - "Protección de la biodiversidad y los ecosistemas".

- Actividad 3.3: El criterio hace referencia al Apéndice D del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, que define los requisitos para la protección de la biodiversidad y de las zonas sensibles para la biodiversidad en las proximidades de los emplazamientos. Como parte de las auditorías de diligencia debida medioambiental, se verifica el cumplimiento de los permisos medioambientales, entre otros aspectos. También se examina el impacto en las zonas sensibles cercanas. En caso necesario, se derivan medidas (para más detalles, véase el capítulo **Prevención de la contaminación**).

Durante la evaluación, se analizan e interpretan los criterios técnicos de selección pertinentes, se documentan los resultados y se justifican mediante los correspondientes documentos probatorios y cálculos.

Salvaguardas mínimas
Como parte de la auditoría de cumplimiento de las salvaguardas mínimas, se analizaron de forma centralizada los siguientes temas:

- Derechos humanos, incluidos los derechos laborales;

- Corrupción y soborno;

- Imposición fiscal;

- Competencia leal.

No se identificó ni evaluó ningún aumento del riesgo a este respecto para el año de referencia 2023. Para cada área de riesgo potencial, ya se han puesto en marcha medidas preventivas y, en caso necesario, correctoras. En el marco de los procesos de diligencia debida, se pudo demostrar que no existen condenas en ninguno de los cuatro ámbitos temáticos (para más detalles, véanse los capítulos **Gobierno** y **Social**).

Información sobre los tres indicadores de resultados.
La información sobre los KPI exigidos por el Reglamento de Taxonomía para el volumen de negocios, CapEx y OpEx se muestra en las tablas **B. 52**, **B. 53** y **B. 54**. Todas las actividades están plenamente asignadas al objetivo medioambiental de "mitigación del cambio climático". Además, todas las actividades pueden asignarse claramente a la actividad económica respectiva según el Reglamento de Taxonomía. De este modo se evita la doble contabilización en el cálculo de los indicadores globales de rendimiento.

• B.52

Volumen de Negocios

Formato I:
Proporción de volumen de negocios por productos o servicios relacionados con actividades alineadas a la taxonomía - información cubre año 2023

Actividades Económicas	Código	2023 Volumen Negocios	2023 Proporción Volumen Negocios año 2023	Criterios de Aportación Sustancial: Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Criterios DNSH ("Ningún Daño Significativo"): Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Salvaguardas Mínimas	Proporción de volume de negocios alineado (A.1.) or eligible (A.2) a Taxonomía año 2022	Actividad Habilitadora Categoría	Actividad Transicional Categoría
		€ millones	%	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
A. ACTIVIDADES ADMISIBLES A TAXONOMIA																			
A.1 Actividades ambientalmente sustentables (alineadas a Taxonomía)																			
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	508	0.9	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.5	E	
Volumen negocios actividades ambientalmente sustentables (alineadas a Taxonomía) (A.1)		508	0.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.5		
Habilitadoras		508	0.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.5	E	
Transicionales		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0		T
A.2 Actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a taxonomía)																			
				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL										
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	51,097	91.4	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								92.4		
Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros	CCM 6.3	328	0.6	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.4		
Transporte en motocicletas, automoviles de pasajeros y vehiculos comerciales ligeros	CCM 6.5	85	0.2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.2		
Servicios de transporte de carga	CCM 6.6	1,879	3.4	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								2.5		
Volumen de negocios de actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (no alineadas a Taxonomía) (A.2)		53,389	95.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								95.5		
A. Actividades admisibles a Taxonomía (A.1 + A.2)		53,896	96.4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								96.0		

B. ACTIVIDADES NO ADMISIBLES A TAXONOMIA		
Volumen de negocios de actividades no admisibles a Taxonomía	1,994	3.6
TOTAL	55,890	100.0

Y - Sí, Actividad admisible Taxonomía y actividad alineada a Taxonomía con objetivo ambiental relevante; N - No, Actividad admisible pero no alineada a Taxonomía con objetivo ambiental relevante, N/EL - no admisible, Actividad no admisible para el objetivo ambiental relevante; CCM: Mitigación de Cambio Climático.

▾ B.53

Gasto de Capital CapEx)

Formato II:
Proporción de CapEx de productos o servicios relacionados con actividades alineadas a Taxonomía –
Información cubre año 2023

Actividades Económicas	Código	Capex	2023 Proporción Capex año 2023	Criterios de Aportación Sustancial: Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Criterios DNSH ("Ningún Daño Significativo"): Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Salvaguardas Mínimas	Proporción alineada (A.1.) o elegible (A.2.) a Taxonomía CapEx, año 2022	Actividad Habilitadora Categoría	Actividad Transicional Categoría
		€ millones	%	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
A. ACTIVIDADES ADMISIBLES A TAXONOMÍA																			
A.1 Actividades ambientalmente sustentables (alineadas a Taxonomía)																			
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	255	7.5	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	5.0	E	
CapEx de actividades ambientalmente sustentables alineadas a Taxonomía (A.1)		255	7.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	5.0		
Habilitadoras		255	7.5	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	5.0	E	
Transicionales		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0		T
A.2 Actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a taxonomía)																			
				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL										
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	2,674	78.5	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								59.3		
Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros	CCM 6.3	29	0.9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1.0		
Transporte en motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	2	0.1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.2		
Servicios de transporte de carga	CCM 6.6	433	12.7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								34.2		
CapEx de actividades admisibles a Taxonomía pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a Taxonomía) (A.2)		3,139	92.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								94.7		
A. CapEx de actividades admisibles a Taxonomía (A.1 + A.2)		3,394	99.7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								99.7		
B. ACTIVIDADES NO ADMISIBLES A TAXONOMÍA																			
CapEx de actividades no admisibles a Taxonomía		12	0.3																
TOTAL		3,405	100.0																

Y – Sí, Actividad admisible Taxonomía y actividad alineada a Taxonomía con objetivo ambiental relevante; N – No, Actividad admisible pero no alineada a Taxonomía con objetivo ambiental relevante, N/EL – no admisible, Actividad no admisible para el objetivo ambiental relevante; CCM Mitigación de Cambio Climático.

B.54

Gasto de operacion (OpEx)

Formato III:
Proporcion de OpEx de productos o servicios asociados con actividades alineadas a Taxonomia - informacion cubre año 2023

Actividades Economicas	Código	Opex 2023	Proporción Opex año 2023	Criterios de Aportación Sustancial: Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Criterios DNSH ("Ningún Daño Significativo"): Mitigación Cambio Climático	Adaptación Cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Salvaguardas Mínimas	Proporción alineada (A.1.) o eligible (A.2.) a Taxonomía OpEx, año 2022	Actividad Habilitadora Categoría	Actividad Transicional Categoría
		€ millones	%	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y;N;N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
A. ACTIVIDADES ADMISIBLES A TAXONOMIA																			
A.1 Actividades ambientalmente sustentables (alineadas a Taxonomia)																			
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	288	12.9	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	6.5	E	
OpEx de actividades ambientalmente sustentables alineadas a Taxonomia) (A.1)		288	12.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	6.5		
Habilitadoras		288	12.9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	6.5	E	
Transicionales		0.0	0.0	0.0						Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	0.0		T
B.1 Actividades admisibles a Taxonomia pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a taxonomia)																			
				EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL	EL;N/EL										
Manufactura de tecnologías bajas en carbono para transporte	CCM 3.3	1,907	85.1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								92.8		
Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros	CCM 6.3	0	0.0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0		
Transporte en motocicletas, automoviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0	0.0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0		
Servicios de transporte de carga	CCM 6.6	2	0.1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0.0		
OpEx de actividades admisibles a Taxonomia pero no ambientalmente sustentables (actividades no alineadas a Taxonomia) (A.2)		1,908	85.2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								92.8		
A. OpEx de actividades admisibles a Taxonomia (A.1 + A.2)		1,296	98.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0								99.3		

B. ACTIVIDADES NO ADMISIBLES A TAXONOMIA		
OpEx de actividades no admisibles a Taxonomia	44	2.0
TOTAL	2,240	100.0

Y - Si, Actividad admisible Taxonomia y actividad alineada a Taxonomia con objetivo ambiental relevante; N - No, Actividad admisible pero no alineada a Taxonomia con objetivo ambiental relevante, N/EL - no admisible, Actividad no admisible para el objetivo ambiental relevante; CCM: Mitigación de Cambio Climático.

Volumen de negocios

La proporción de actividades admisibles para para la taxonomía y alineadas con la taxonomía del volumen de negocios total en el año de referencia se determinará de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía. El KPI para el volumen de negocios es la relación entre el volumen de negocios apto para la taxonomía/ajustado a la taxonomía y el volumen de negocios total del Grupo para el año del informe.

En general, el denominador tiene en cuenta todo el volumen de negocios del Grupo Daimler Truck. El volumen de negocios consignado en la Estado Consolidado de Resultados ascendió a € 55,890 millones en el ejercicio 2023 (véase la Nota 5 **Ingresos por Ventas** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados).

Para determinar el numerador, se consultó si el volumen de negocios se había generado en relación con la producción, el arrendamiento financiero o el financiamiento de vehículos (admisibles a la taxonomía). Se ha excluido el volumen de negocio no relacionado con la producción o el arrendamiento financiero de vehículos. A continuación, se evalúa el volumen de negocios para determinar si cumple los criterios técnicos de selección de la actividad correspondiente.

Si el volumen de negocio relacionado con las actividades no puede asignarse claramente a la proporción apta o no apta para la taxonomía, generalmente se asigna utilizando una clave de asignación, por ejemplo, para el volumen de negocio relacionado con las refacciones y los servicios. La base para la asignación del volumen de negocio de la venta de refacciones que no puede asignarse claramente son las cifras de ventas históricas. El volumen de negocio de los contratos de servicios que no puede asignarse claramente se asigna de forma similar.

En el ejercicio del informe 2023, € 508 millones, es decir, el 0.9 % del volumen de negocios, se clasificaron como alineados con la taxonomía y € 53,389 millones, es decir, el 95.5 %, como admisibles a la taxonomía. Durante el ejercicio fiscal anterior, € 276 millones, o el 0.5 % de los ingresos por ventas fueron clasificados como alineados con la taxonomía y € 48,613 millones o el 95.5 % como admisibles a la taxonomía.

El incremento en ventas alineadas con la taxonomía resulta del incremento en ventas de vehículos con bajas emisiones CO_2.

Gastos de capital

El KPI de los gastos de capital es la relación entre los gastos de capital admisibles a taxonomía/alineados con taxonomía y los gastos de capital totales de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía para el ejercicio del del informe.

Para el denominador, se incluyen todas las adiciones a activos intangibles y propiedades, plantas y equipo, equipos en arrendamientos operativos, así como adiciones a activos de derecho de uso de conformidad con la NIIF 16, incluidas las adiciones a los activos mencionados en el contexto de combinaciones de negocios. No se incluye el crédito mercantil adquirido.

Para determinar el numerador, se analizan las inversiones para identificar si están relacionadas con la producción o el arrendamiento financiero/financiamiento de vehículos. Estas inversiones admisibles a taxonomía se examinan además para determinar si cumplen los criterios técnicos de selección relacionados con la actividad.

En el año del informe 2023, el numerador consta de los siguientes componentes:

1. CapEx A: Gastos de capital asociados a las actividades económicas alineadas con la taxonomía. También incluye los gastos de capital para la expansión de las actividades económicas alineadas con la taxonomía que se completaron en el año de referencia 2023. € 49 millones se atribuyeron a CapEx A en el año de referencia 2023.

2. CapEx B: Inversiones para la expansión de actividades económicas alineadas con la taxonomía que no se completaron en el año de referencia 2023. En relación con estas inversiones, debe publicarse el denominado "plan CapEx". El plan CapEx abarca cinco años y las inversiones incluidas pueden asignarse exclusivamente a la actividad 3.3. Los costos de investigación y desarrollo capitalizados están relacionados con el desarrollo de vehículos eléctricos de batería ("BEV") y vehículos eléctricos de pila de combustible ("FCEV"). Los hitos importantes del plan CapEx, como la finalización de los principales proyectos de desarrollo, se publican periódicamente en el sitio web del Grupo Daimler Camiones. Las inversiones dentro de la categoría "CapEx B" ascienden a € 206 millones en el ejercicio 2023. El plan de CapEx incluye gastos en un rango de € 3,400 millones a € 3,500 millones que están previstos para el período de 2024 a 2028.

En los casos en que los gastos de capital no han podido determinarse claramente como aptos para taxonomía o alineados con la taxonomía, en general se ha realizado una asignación basada en las cifras de ventas futuras. La base es el plan de negocio aprobado.

La proporción del KPI de CapEx notificada como alineada con la taxonomía consiste en adiciones a propiedades, plantas y equipo, incluidos los activos por derecho de uso (€ 134 millones; 2022: € 71 millones) y adiciones a activos intangibles generados internamente (€ 121 millones; 2022: € 120 millones). En el ejercicio 2023 no se produjeron adiciones alineadas con la taxonomía por adquisiciones debidas a combinaciones de negocios.

El importe total de las inversiones puede conciliarse con las adiciones del Grupo en el ejercicio del informe (véanse las Notas 11 **Activos Intangibles**, 12 **Propiedades, plantas y equipo** y 13 **Equipo en arrendamientos operativos** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados).

En el ejercicio de referencia 2023, € 255 millones, es decir, el 7.5 % de los gastos de capital, se clasificaron como alineados con la taxonomía y € 3,139 millones, es decir, el 92.2 %, como admisibles a la taxonomía. Durante el ejercicio anterior, € 191 millones o el 5.0 % de las inversiones fueron clasificadas como alineadas con la taxonomía y € 3,633 o el 94.7 % como admisibles a la taxonomía y € 3,633 millones o el 94.7 % como admisibles a la taxonomía. Por lo tanto, el volumen de inversiones está al mismo nivel del año anterior.

Gastos de operación

El indicador clave de rendimiento de los gastos de operación es la relación entre los gastos de operación admisibles a la taxonomía/alineados a la taxonomía y los costos directos pertinentes no capitalizados (investigación y desarrollo, medidas de renovación de construcciones, arrendamientos a corto plazo, mantenimiento y reparaciones) en el año del informe.

Los gastos de operación totales que deben incluirse en el denominador comprenden el volumen con arreglo al apéndice 1 del Acto Delegado sobre los requisitos de divulgación del artículo 8 del Reglamento sobre Taxonomía. Para determinar el numerador, los gastos de operación se evalúan en función de si están relacionados con la producción o el arrendamiento financiero/financiamiento de vehículos (admisibles a la taxonomía).

Además, se evalúan en función del cumplimiento de los criterios técnicos de selección asociados a la actividad. En el año de referencia 2023, los siguientes componentes de OpEx se incluyen en el numerador:

1. OpEx A: Gastos de operación asociados a activos o procesos que forman parte de actividades económicas alineadas a la taxonomía. Ascienden a € 49 millones en el año de referencia 2023.

2. OpEx B: Gastos de operación relacionados con la expansión de las actividades alineadas con la taxonomía. En relación con estos gastos, es necesario publicar un "Plan Opex". El plan OpEx se considera parte del plan CapEx y cumple los criterios allí establecidos. Los gastos asignados a OpEx B ascienden a € 239 millones en el año de informe 2023. El plan OpEx incluye gastos en un rango de € 2,600 millones a € 2,700 millones que están previstos para el periodo de 2024 a 2028.

En el caso de que los gastos operativos no puedan determinarse claramente como asignados a una taxonomía o elegibles para una taxonomía, en principio se aplican claves de asignación basadas en las ventas. Para los gastos de investigación y desarrollo que no pueden asignarse directamente, éstos se basan generalmente en el plan de negocio aprobado. Para otros gastos de operación que no pueden asignarse directamente, las claves de asignación se basan generalmente en valores reales.

En el ejercicio del informe 2023, € 288 millones, es decir, el 12.9 % de los gastos de operación, se clasificaron como alineados a la taxonomía y € 1,908 millones, es decir, el 85.2 %, admisibles a taxonomía. Durante el año anterior, € 136 millones o el 6.5 % de los gastos de operación se clasificaron como alineados a la taxonomía y € 1,931 millones o 92.8 % como admisibles a tecnología. Los mayores gastos de operación resultaron primordialmente de mayores costos de desarrollo e investigación no capitalizados para proyectos concluidos y en curso (+ € 137 millones).



Social

Asumimos responsabilidad hacia la sociedad y nuestros empleados. Donde podemos hacer una aportación para cambiar algo para mejorar, lo hacemos.

Social

Como fabricante mundial de vehículos comerciales, ejercemos una gran influencia sobre nuestros empleados, las personas afectadas por nuestras acciones corporativas y la sociedad en la que vivimos. Para nosotros, nuestra visión de "Liderar el transporte sustentable" significa ayudar a dar forma al transporte del mañana de manera responsable. Nuestros empleados son una base importante para ello. Con sus ideas, talento y habilidades, desempeñan un papel crucial en la configuración de nuestra Compañía y nos ayudan a estar preparados para el futuro. Nos esforzamos por ser un gran lugar para trabajar y ofrecer un entorno laboral en el que se salvaguarden la salud, la seguridad laboral y el bienestar de nuestros empleados. Nuestros camiones y autobuses son una parte importante de la vida cotidiana de muchas personas. Por ello, la seguridad vial y la protección de todos los usuarios de la carretera son nuestras principales prioridades. El sentido de la responsabilidad y la sustentabilidad también afecta a toda la cadena de valor, y estamos a la altura de los crecientes retos. Cooperamos con nuestros proveedores y les comprometemos a trabajar con nosotros para garantizar el respeto de los derechos de todas las personas sobre las que influimos a través de nuestras operaciones.

Temas sociales materiales

GRI 3-3

Como parte del análisis de materialidad, se consideraron los efectos de nuestras actividades comerciales en nuestros empleados, las personas afectadas a lo largo de nuestra cadena de valor total y toda la sociedad. También analizamos y evaluamos los efectos de las influencias sociales de las actividades comerciales de Daimler Truck. Como resultado de esto, se definieron los siguientes temas como esenciales:

1. Seguridad en el trabajo y protección de la salud

2. Derechos humanos

3. Seguridad Vial

Podrá encontrar más información en la sección “Análisis de Materialidad” en el capítulo **Gobierno Corporativo Responsable**.

Nuestra gente

GRI 2-7

Con nuestra estrategia de recursos humanos, queremos hacer de Daimler Truck el empleador más atractivo de la industria empoderando e inspirando a nuestro equipo para impulsar la transformación del negocio de vehículos comerciales. Nos basamos en una cultura corporativa en la que todos y cada uno de los empleados son el centro de atención y pueden desarrollar su contribución individual a lo largo del recorrido del empleado.

Un enfoque clave de acción según nuestro Análisis de Materialidad es mantener la salud (tanto personal como laboral), la seguridad y el bienestar de nuestros empleados. Como empleador progresista, queremos ofrecer un sistema de remuneración justo y modelos de horario de trabajo flexibles de gran alcance que promuevan la compatibilidad entre el trabajo y la familia, así como un buen equilibrio entre la vida laboral y personal. También apoyamos el desarrollo de nuestros empleados a través de una amplia gama de programas de cualificación y métodos de aprendizaje flexibles. Queremos aprovechar el compromiso y la cooperación de todos los empleados y garantizar una interacción abierta y respetuosa entre ellos. Una vez más se nos recuerda cómo podemos confiar en una cooperación constructiva con los representantes de los trabajadores y los sindicatos.

Más de 100,000 empleados en todo el mundo impulsan a nuestro Grupo con sus habilidades, ideas y compromiso. Nuestros empleados son un factor central de éxito de nuestro Grupo. Fueron la clave para lograr los resultados de la Compañía en el ejercicio fiscal 2023.

B. 55

Empleados por segmento

GRI 2-7

	• 2023	• 2022	2021
Mercedes-Benz Trucks	38,470	40,884	40,327
mujeres	4,648	4,721	4,508
Trucks North America	28,833	28,227	25,930
mujeres	5,431	5,214	4,843
Trucks Asia	16,823	16,214	15,865
mujeres	1,831	1,657	1,601
Daimler Buses	15,480	15,184	14,861
mujeres	1,860	1,702	1,564
DT Financial Services	1,818	1,770	1,245
mujeres	853	837	601
Central Functions and Services	2,992	2,450	1,622
mujeres	1,087	968	611
Total	104,416	104,729	99,849
mujeres	15,711	15,097	13,727

Organización y responsabilidad

La organización y las responsabilidades se basan en una estructura global de recursos humanos (RH). La unidad de recursos humanos consta de varias funciones que trabajan a lo largo de toda la cadena de valor de recursos humanos y en todas nuestras ubicaciones. Los socios comerciales de RH asesoran y apoyan a nuestros empleados, incluidos los directivos, en todos los temas relevantes y estratégicos de RH y los implementan en equipo. Estamos organizados según nuestras estructuras de segmentos y cada segmento tiene su propia responsabilidad de RH. Además, temas transversales como el desarrollo de recursos humanos, la política laboral y la remuneración se agrupan en Centros de Competencias (CoC) dentro de una función de gobernanza global. El Responsable del CoC de Desarrollo de Personas y Organizaciones está representado en el Comité Directivo de Sustentabilidad.

El Sistema de Gestión de Cumplimiento de R.H. se centra en el cumplimiento de las disposiciones legales, los estándares regulatorios y los principios éticos para garantizar un trabajo de recursos humanos conforme, así como estándares laborales y sociales adecuados. De esta manera el sistema contribuye a la creación de una cultura corporativa respetuosa, de confianza e integradora. El Director de Recursos Humanos es responsable del trabajo de recursos humanos y del cumplimiento de los recursos humanos en todo el Grupo. Más información sobre el cumplimiento de RH se puede encontrar en el apartado “Cumplimiento de obligaciones laborales y sociales (cumplimiento de RH)” del capítulo **Cumplimiento**.

Para garantizar un intercambio continuo entre las funciones individuales y la mejor toma de decisiones posible en interés de todo el Grupo, el Comité de Operaciones (OpCom) se reúne periódicamente como máximo órgano de toma de decisiones en materia de recursos humanos, presidido por el miembro del consejo responsable de recursos humanos. Para garantizar que las funciones de recursos humanos estén estrechamente involucradas en el negocio operativo, los socios comerciales de recursos humanos participan en los órganos de dirección de sus áreas de responsabilidad.

Nuestra cultura corporativa y Daimler como empleador atractivo

Para nosotros, es importante que nuestros valores y nuestra cultura sean compartidos y vividos por todos en la Compañía. Para ello queremos promover el compromiso de nuestros empleados y ampliar las oportunidades de diseño en el marco de la “Cultura de Impacto”. Nuestra “Cultura de Impacto” se centra en el tema de la pertenencia común y, sobre todo, en la cuestión de cómo queremos trabajar juntos en diferentes niveles, regiones y áreas de especialización. Nuestra cultura corporativa es también la base de nuestra comunicación con los empleadores.

Queremos ser un empleador bueno y atractivo, tanto para nuestros propios empleados como para los distintos grupos objetivo en el mercado laboral mundial. Para aumentar el conocimiento sobre Daimler Truck y al mismo tiempo mostrar a nuestros empleados el aprecio por su trabajo diario, en 2023 se lanzó por primera vez en todo el mundo la campaña interna y externa para empleadores con el lema "Tú nos haces". nuestra cultura corporativa, la “Cultura de Impacto”, y nuestra marca empleadora interna y externamente y para fortalecer nuestra identidad. Los temas centrales son la sustentabilidad, las tecnologías futuras, las oportunidades de desarrollo individual, la internacionalidad, así como la diversidad, la equidad y la inclusión. Las actividades de marca empleadora y contratación se basan en la estrategia de la empresa a corto, medio y largo plazo, las necesidades de los departamentos y las expectativas de los grupos objetivo.

Una base importante de nuestra cultura corporativa y de nuestro atractivo como empleador es una cultura de liderazgo y colaboración buena y coherente. La base y los anclajes de comportamiento para esto describen y definen el llamado "Gran Comportamiento de Liderazgo".

Con la iniciativa "DTR0CKs", la formación se diseñó inicialmente para directivos, para que pudieran experimentar el "Gran Comportamiento de Liderazgo" y dar los primeros pasos para implementarlo en su trabajo diario de liderazgo. Esta iniciativa de Daimler Truck recibió en 2023 el Premio de Plata a la Excelencia en la Práctica de la Fundación Europea para el Desarrollo Gerencial (EFMD). Después de una implementación exitosa a nivel gerencial, se desarrollaron formatos de capacitación adicionales para los empleados con el fin de familiarizarlos con las anclas conductuales.

Además, el plan de estudios Daimler Truck Learning ayuda a los gerentes y empleados a desarrollarse constantemente a sí mismos y a sus acciones, centrándose en nuestro propósito y directrices de apoyo.

Para representar consistentemente nuestra comprensión de la cultura en nuestros procesos y estructuras, continuamos trabajando para integrar el Gran Comportamiento de Liderazgo en el desempeño y los procesos potenciales para gerentes y aspirantes a gerentes en 2023. Bajo el término "Impact Compass" apoyamos a los gerentes en su rol de liderazgo. De esta manera, anclamos la cultura de los camiones Daimler en la vida cotidiana, ofrecemos transparencia y orientación y promovemos el desarrollo personal y profesional involucrando a nuestros empleados en todo el proceso. El proceso de retroalimentación personal de 360° recientemente introducido también actúa como un componente importante en el cambio cultural. Además, el Impact Compass global permite nuevos enfoques para identificar y promover el desempeño y el potencial de nuestros empleados. Daimler Truck AG recibió el HR Excellence Award 2023 en la categoría “Performance Management” por el desarrollo ágil y la implementación de Impact Compass.

Nuestra Encuesta de Empleados es una herramienta importante para entablar un diálogo con nuestros empleados. Queremos medir y comprender metódicamente qué motiva a nuestros empleados y permitir una medición integral y estandarizada del Grupo y sus equipos. La Encuesta de Empleados se considera un indicador importante de dónde nos encontramos actualmente en las áreas de satisfacción, compromiso, cumplimiento y salud y, sobre todo, dónde tenemos potencial para desarrollarnos. Por lo tanto, los directivos están llamados a dialogar con sus equipos y tomar medidas adecuadas para su desarrollo continuo. La organización de R.H. proporciona ayuda y herramientas para este fin.

La Encuesta anual a Empleados que realizamos por primera vez como empresa independiente en septiembre de 2022 se volvió a realizar este año. Con más de 100,000 empleados, la tasa de participación ha aumentado al 82% (2022: 79%). Los resultados de la Encuesta de Empleados de 2023 muestran un ligero aumento en todos los temas, como el compromiso. En una escala de cinco puntos del 1 (muy en desacuerdo) al 5 (muy satisfecho), la satisfacción general de la plantilla con la Compañía muestra una puntuación media de 4.01. Nuestra puntuación en lo que respecta al proceso de seguimiento, incluida la discusión de los resultados y la derivación de medidas adecuadas para el desarrollo de la fuerza laboral, aumentó significativamente a una puntuación promedio de 3.83 (2022: 3.69). Queremos aprovechar el progreso que ya hemos logrado y aprovechar la voluntad de todos los empleados para dar forma juntos a nuestra joven cultura corporativa.

Podrá encontrar más información sobre nuestra cultura corporativa y valores en www.daimlertruck.com/en/career/youmakeus.

Cooperación con representantes de empleados y sindicatos
GRI 2-30
Una de nuestras convicciones fundamentales es trabajar con los representantes electos de los trabajadores y los sindicatos en una relación basada en la confianza. Sólo así podremos superar juntos con éxito los diversos retos y aprovechar las oportunidades.

Reconocemos el derecho de nuestros empleados a constituir organizaciones de representación de los trabajadores para la negociación colectiva con el fin de regular las condiciones de trabajo, así como el derecho de huelga, en función de la legislación aplicable. Sobre esta base, nuestro objetivo común es acordar normativas y soluciones constructivas que redunden en beneficio de las empresas y los empleados y, de este modo, constituyan una base sustentable y sólida para un futuro de éxito para Daimler Truck. Existen convenios colectivos para la mayoría de los empleados en todo el Grupo, por ejemplo, mediante acuerdos de negociación. En Europa, alrededor del 70% de los empleados están sujetos a las disposiciones de un convenio colectivo, con más del 95% sólo en Alemania, y alrededor del 65% en América del Norte y Asia.

Los comités de empresa elegidos en las sedes alemanas de Daimler Truck AG continuaron su trabajo en las comisiones especializadas responsables.

El Comité de Empresa Europeo (EWC) y el Comité Representativo Mundial de los Empleados (WWC), reunidos a nivel internacional, trabajaron en 2023 en temas generales. En una conferencia conjunta con la dirección de la empresa, la atención se centró en costos fijos, la posible fusión de la filial Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation con Hino Motors, filial de Toyota Corporation, y los derechos humanos. Con esta cooperación internacional, Daimler Truck da ejemplo a nivel mundial, porque los países fuera de la Unión Europea tienen los mismos derechos y obligaciones que aquellos a los que se aplica directamente la Directiva CEE. Actualmente están representados 23 países según su número de empleados y han enviado 34 representantes. Puede encontrar más información sobre el comité de empresa y los comités internacionales en www.daimlertruck.com/en/works-council/international-councils.

Los representantes de los trabajadores elegidos para el mandato legal mantuvieron un diálogo constructivo con los representantes de la empresa sobre numerosos temas técnicos. Además, un enfoque particular de la cooperación global es dar forma con éxito a la transformación hacia una movilidad y digitalización libres de CO_2. El objetivo común es crear una empresa económicamente sustentable y exitosa y, al mismo tiempo, garantizar que el empleo sea lo más seguro socialmente posible. Una medida importante en este contexto es la cualificación y perfeccionamiento de los empleados, que se fue ampliando gradualmente a nivel mundial en el año de referencia 2023.

Otro tema clave del trabajo con los representantes de los trabajadores son todas las cuestiones relacionadas con la seguridad en el trabajo y el mantenimiento de la salud de los empleados. Aquí se desarrollaron muchas medidas juntas. La ayuda solidaria y la acción conjunta sin burocracia también se manifestaron después de que Turquía fuera azotada por un devastador terremoto el 6 de febrero de 2023. La dirección de la empresa y el comité general de empresa iniciaron donaciones en especie y en efectivo. Se puede encontrar más información en la sección “Ciudadanía corporativa” en el capítulo **Asociaciones y Participación**.

Salud, seguridad y bienestar laborales

GRI 3-3 SDG 3

Para nosotros, la seguridad, la salud y el bienestar de nuestros empleados son una preocupación central y una parte esencial de la estrategia general de sustentabilidad. Al definir estándares mínimos globales para la seguridad y salud ocupacional, nuestra estrategia de seguridad y salud ocupacional va más allá de los requisitos legales al diseñar lugares de trabajo y procesos.

Nuestro objetivo es preservar la seguridad y salud en el trabajo de todos los empleados, identificar y prevenir riesgos para la salud y promover permanentemente la salud y el bienestar como requisito previo para la creatividad y la productividad. Estamos comprometidos con la "Visión Cero" y por lo tanto somos parte de una iniciativa global de la Institución de Seguridad y Salud Ocupacional (IOSH) y la Asociación Internacional de la Seguridad Social (ISSA). Ambas organizaciones tienen como objetivo prevenir accidentes y enfermedades laborales y al mismo tiempo promover la seguridad, la salud y el bienestar de los empleados.

Seguimos un enfoque holístico y a largo plazo, que revisamos y desarrollamos continuamente. Para nosotros es de vital importancia contar con un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo que funcione y esté orientado de forma sustentable. Ya sea un diseño de puesto de trabajo ergonómico, ofertas de salud o cualificaciones de seguridad: nuestra atención se centra en la salud, la seguridad y el bienestar de nuestros empleados. Las incluimos en nuestra encuesta anual a empleados de Daimler Truck con dos preguntas sobre salud, seguridad en el trabajo y bienestar para obtener una visión general de la situación dentro de la Compañía.

Organización, responsabilidades, especificaciones y políticas

GRI 403-1/-3/-4/-6/-8

La responsabilidad organizativa a nivel de Grupo corresponde al departamento de Seguridad y Salud, que comprende Medicina del Trabajo, Ergonomía y Seguridad en el Trabajo, Asesoramiento Social y Promoción de la Salud Laboral. La estrategia de seguridad y salud en el trabajo se desarrolla e implementa globalmente a través de un diálogo global regular. En nuestras plantas existen líneas jerárquicas desde los departamentos de seguridad y salud en el trabajo hasta la dirección de obra respectiva y el departamento de Salud y Seguridad. En reuniones trimestrales el Directorio participa a través del Director Médico Corporativo y el Responsable de Seguridad y Ergonomía Global en temas relevantes como gestión de riesgos y accidentes, cultura de seguridad, capacitación en salud y exámenes médicos preventivos. Además de utilizar estadísticas clave, por ejemplo, de informes de salud y accidentes, el departamento de Salud y Seguridad también se basa en comentarios personales, la evaluación de encuestas y el seguimiento de medidas en caso de accidentes laborales.

Las cuestiones de seguridad y salud material también se discuten, evalúan y desarrollan periódicamente con varios comités internos, como la Comisión de Seguridad en el Trabajo y Medio Ambiente y Salud. Otras partes involucradas incluyen el comité de empresa y representantes de la Compañía en todos los niveles de la Compañía y con comités externos como la Junta Directiva del Seguro Médico de la Compañía. Además, los efectos positivos de las medidas anteriores se incorporan al proceso de asesoramiento a directivos y empleados. El objetivo es mejorar continuamente las medidas con miras a la sustentabilidad y la eficiencia.

Complementamos los requisitos legales de seguridad y salud en el trabajo con políticas definidas adicionalmente. Existen directrices uniformes a nivel mundial basadas en la prevención. La política de seguridad y salud en el trabajo, que se basa en estándares internacionales y leyes nacionales, constituye nuestra directriz global. Destaca la responsabilidad y la función ejemplar de los directivos y al mismo tiempo apela a la responsabilidad personal de los empleados.

Una certificación ISO 45001 de seguridad y salud en el trabajo proporciona a nuestros empleados seguridad en el lugar de trabajo. En este año se certificaron 15 de los 48 sitios relevantes (centros de producción, desarrollo y pruebas) con participación mayoritaria. Esto cubre alrededor de 30.000 de nuestra fuerza laboral, lo que corresponde a alrededor del 37 % de la fuerza laboral relevante. Además de las auditorías de certificación externas, cada tres a cinco años comprobamos si en las propias instalaciones de producción del Grupo se cumplen las normas de seguridad obligatorias de nuestra política del Grupo en materia de salud y seguridad en el lugar de trabajo y si existe un sistema de gestión funcional para Se cuenta con seguridad y salud en el trabajo. En el año del informe, pudimos evaluar la certificación de seguridad en un total de ocho ubicaciones en India, Indonesia, México y América del Norte. Está previsto auditar once ubicaciones en Argentina, China, Alemania, Francia, México, España y la República Checa en 2024.

Nuestros empleados tienen derecho a la salud física y mental y a un ambiente de trabajo seguro. Ofrecemos a nuestros empleados en Alemania asistencia y asesoramiento en materia de salud laboral. Además de los controles de salud laboral, las pruebas de aptitud y las consultas médicas, los empleados pueden participar cada tres años en el "Health Check" de Daimler Truck y vacunarse contra la gripe cada año. Esta atención se complementa con las medidas y servicios de los servicios de asesoramiento y promoción de la salud en el trabajo. Además de la implementación del acuerdo de trabajo del Grupo sobre "Salud Mental", otro foco en el año de informe 2023 fue nuestra iniciativa internacional interna "WE CARE ABOUT US". Esta iniciativa se fundó para perseguir los objetivos de Vision Zero. Actores de las áreas de Medicina del Trabajo, Seguridad en el Trabajo, Asesoramiento Social y Promoción de la Salud en el Trabajo trabajan en estrecha colaboración y combinan sus conocimientos como parte de la iniciativa.

Evaluación de riesgos

GRI 403-2

Seguimos un enfoque preventivo y evaluamos los riesgos potenciales de los lugares de trabajo y los procesos de trabajo en una etapa temprana. Para implementar esto, se han definido instrumentos y procesos de evaluación de riesgos que cumplen con la normativa local. Un instrumento importante es la evaluación de riesgos, que genera automáticamente un documento informativo. Partes de este proceso de gestión de riesgos se digitalizan mediante una herramienta en línea. La herramienta la proporciona la Agencia Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo (EUOSHA) y se ha mejorado para nuestras necesidades. El objetivo es fomentar la conciencia del riesgo entre los empleados y un comportamiento consciente. Nuestras plantas deben implementar los estándares globales especificados en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo (incluida la evaluación de riesgos) y los estándares técnicos mínimos (por ejemplo, estándares técnicos de seguridad para máquinas e instalaciones). El uso de la herramienta en línea depende de los requisitos legales y locales.

Todos nuestros empleados también tienen responsabilidad personal por su salud y seguridad al realizar su trabajo de manera consciente de la seguridad. Los riesgos de seguridad y los cuasi accidentes deben informarse al gerente en cada lugar específico y se tratan en reuniones periódicas en producción y administración (gerencia de planta).

Registramos información sobre accidentes y riesgos laborales mediante nuestros sistemas de documentación de accidentes. Se preparan informes específicos por país y de ellos se derivan medidas de reducción de accidentes. Queremos mejorar continuamente los lugares de trabajo, entornos y procesos de nuestros empleados e involucrarlos activamente en su proceso de diseño. Utilizamos un sistema integral de gestión de salud y seguridad ocupacional para prevenir accidentes laborales y enfermedades relacionadas con el trabajo. Aquí nos centramos en medidas preventivas, como instrucciones y formaciones sobre seguridad laboral, Daimler Truck Health Check, programas de salud y servicios de salud digitales, que revisamos y desarrollamos continuamente. Trágicamente, un empleado y un empleado externo sufrieron un accidente mortal en el año del informe. Se investigaron los incidentes y se determinaron las causas. Además, se informó a los responsables de la seguridad laboral global y se discutieron los accidentes a nivel directivo. Se determinaron medidas correctivas para evitar que este tipo de accidentes vuelvan a ocurrir.

B. 56

Frecuencia de accidentes

GRI 403-9

	• 2023	• 2022[3]	2021
Accidentes laborales[1]	1,349	1,356	1,103
LTIR[2]	8.8	8.6	8.0

1 Número de accidentes relacionados con el trabajo con por lo menos un día perdido.
2 Índice de Tiempo Perdido por Lesiones (LTIR): Número de accidentes relacionados con el trabajo con por lo menos un día de ausencia por 1 millón de horas de asistencia.
3 Cifra del año anterior ajustado debido a información posterior.

B. 57

Ausencia del trabajo por accidentes relacionados con el trabajo

GRI 403-9

	• 2023	• 2022[2]	2021
Días ausente del trabajo	26,266	30,278	21,909
Índice de gravedad[1]	170	193	159

1 Número de días perdidos por 1 millón de horas de asistencia.
2 Cifra del año anterior ajustado debido a información posterior.

B. 58

Defunciones debido a accidentes relacionados con el trabajo

GRI 403-9

	• 2023	• 2022	2021
Número defunciones empleados	1	1	0
Número defunciones empleados externos[1]	1	0	0
Número defunciones de TAW[2]	0	0	0

1 Trabajadores externos son empleados con un contrato de manufactura o servicio.
2 Trabajador Temporal Agencia (TAW).

Sensibilización sobre seguridad laboral

GRI 403-5

Se sensibiliza a los empleados sobre ergonomía y seguridad laboral en todo el Grupo a través de vídeos, diversos portales de información y formación online que se utilizan a tal efecto durante el ejercicio. Los nuevos empleados reciben una formación inicial general en forma de un curso de iniciación y reciben formación específica del lugar de trabajo sobre aspectos relevantes para la seguridad. Ofrecemos medidas de cualificación para los directivos recién nombrados en función de la ubicación y del nivel de cualificación. En Alemania también hay medidas obligatorias.

Las empresas externas reciben formación de iniciación para empresas externas antes de entrar en las plantas. Además, mantenemos una "Health & Safety Wiki" en la Intranet Social, que actualizamos regularmente. En ella, nuestros empleados pueden encontrar toda la información y las normas importantes en materia de salud y seguridad en el trabajo. Además, en el año que nos ocupa, ofrecimos en Alemania un servicio de salud digital transversal sobre los temas de ejercicio, nutrición y relajación, con el fin de sensibilizar sobre la salud de forma sustentable a largo plazo.

Diversidad, equidad e inclusión

GRI 405-1 SDG 5,10

Nuestra plantilla es tan diversa como nuestros clientes. Más de 100,000 personas de más de 129 países trabajan para nosotros. La diversidad nos ayuda a encontrar nuevos puntos de vista. Además, la diversidad actúa como fuerza impulsora de ideas creativas e innovaciones. Estamos convencidos de que la diversidad es un aspecto importante de nuestra cultura corporativa y nos hace tener más éxito como empresa. Promovemos una cultura de impacto en la que nuestros empleados puedan desarrollar libremente sus talentos. Por tanto, debemos ser respetuosos con los demás y mantener una mentalidad abierta, lo que significa que no hay lugar para la discriminación en el lugar de trabajo. Para nosotros, inclusión significa tratar la diversidad de nuestros empleados de forma consciente y apreciativa.

Como signatario del "Charter de la Diversidad", la Dirección de Diversidad, Equidad e Inclusión ("DEI") de Daimler Truck se centra en la igualdad de oportunidades para los empleados en las siete dimensiones de la diversidad: edad, etnia y nacionalidad, género e identidad de género, capacidad física y mental, religión y creencias, orientación sexual y origen social. Reforzamos nuestros principios participando en el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, a través de la adhesión a la iniciativa patronal del Charter de la Diversidad Charta der Vielfalt e. V. y a la European Women's Management Development Network e. V.

Los principios de diversidad, equidad e inclusión se establecen en los acuerdos generales de compañía para la promoción de mujeres e igualdad de oportunidades, y en el acuerdo de inclusión. Además, estos temas están regulados en nuestro Código de Conducta y nuestro “Acuerdo general a nivel grupo sobre justicia en el lugar de trabajo”.

Organización y responsabilidad
La dirección de DEI crea el marco para una cultura corporativa diversa e inclusiva y está ubicada en el departamento de Recursos Humanos. El equipo desarrolla campos de acción estratégicos en cooperación con la red global DEI, formada por expertos DEI de varias unidades organizativas en todo el mundo, y en coordinación con todas las unidades de negocio. Además, la red inicia proyectos globales y medidas de formación y sensibilización, como el "Día de la Diversidad" anual, que incorpora las siete dimensiones de la diversidad mencionadas anteriormente.

El recién fundado Consejo Asesor de DEI también comenzó a trabajar en marzo de 2023. El comité internacional está formado por altos directivos de todas las unidades organizativas, así como por expertos en diversidad y representantes de grupos subrepresentados. El Consejo Asesor de DEI está presidido por el director general de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG. El comité se reúne una vez al trimestre y decide sobre la estrategia y temas relevantes relacionados con la diversidad, la equidad y la inclusión. El consejo asesor de DEI también asesora al consejo directivo de Daimler Truck y centra el tema en las áreas de negocio correspondientes. En los cuatro grupos de trabajo Nuestra Gente, Nuestro Impulso, Nuestro Desarrollo y Nuestra Comunidad, los miembros del Consejo trabajan en temas como anclar la equidad y la inclusión en los procesos de recursos humanos o promover un ambiente de trabajo inclusivo en las plantas de producción entre las reuniones del consejo. Las iniciativas discutidas por la Junta serán llevadas a cabo por la red global DEI de acuerdo con los requisitos locales. Una de las primeras medidas fue la creación de una plataforma de aprendizaje sobre Diversidad, Equidad e Inclusión en la intranet social, que reúne todas las ofertas globales para nuestros empleados para el autoaprendizaje y la autorreflexión, así como actividades y ejercicios de formación de equipos. Además, todas las recomendaciones y pautas para crear una cultura laboral inclusiva se almacenan en el sitio.

Los directivos como modelos de conducta
Nuestro objetivo es crear un ambiente de trabajo inclusivo en el que alentamos a todos los empleados a ser ellos mismos y sentir que pertenecen. Los directivos desempeñan un papel crucial en esto.

Como base común para dar forma a la cultura del liderazgo, nuestro módulo de aprendizaje electrónico "*Inclusion in Mind*!" Es obligatorio para todos los directivos, incluido el Consejo de Administración, y está disponible en nueve idiomas. El objetivo de la formación es crear conciencia sobre la cooperación respetuosa y los posibles obstáculos y mostrar cómo cada individuo puede contribuir. También enseña qué métodos efectivos están disponibles para reducir posibles sesgos y resolver conflictos.

Como indicador de una cultura laboral inclusiva, en el año del informe se introdujo el Índice de Inclusión. Se basa en cuatro preguntas de la encuesta anual a empleados de Daimler Truck y expresa cuán inclusivo perciben nuestros empleados el entorno de trabajo. Todos los directivos con más de seis empleados reciben el Índice de Inclusión como valor individual para su propio equipo. Los documentos adjuntos para la autorreflexión y el debate con el equipo ayudan a los directivos a hacer que su comportamiento de liderazgo sea más inclusivo y fomentan el diálogo con su equipo.

Promover la diversidad a lo largo de la trayectoria del empleado
GRI 404-2
Daimler Truck promueve la diversidad ya antes de que los talentos se incorporen al Grupo. Como socio colaborador de la "Red FEMTEC", apoyamos a jóvenes ingenieros y ofrecemos a estudiantes de matemáticas, informática, ciencia y tecnología perspectivas de la empresa y oportunidades de diálogo y cooperación.

A la hora de contratar, la diversidad es de gran importancia para Daimler Truck: El 54 % de los nuevos contratados a través de nuestros programas de talento INspire tienen un origen internacional y el 41% de los nuevos contratados desde el inicio del programa son mujeres. La empresa también hace hincapié en la formación de jóvenes con discapacidad. Se ha creado un plan de acción para la contratación de aprendices con discapacidades graves. El objetivo del plan de acción es facilitar el proceso de solicitud a las personas con discapacidad.

El nuevo programa de apoyo a las mujeres "She@Truck" es un proyecto piloto en las unidades de Truck Technology y Mercedes-Benz Trucks. El programa, de 15 meses de duración, está integrado en el Nivel 3 de Desarrollo de Potencial e incluye un programa de aprendizaje individual con tutoría y coaching, combinado con reuniones de trabajo conjuntas como parte de una red. Lo novedoso de este concepto es que los patrocinadores y mentores también participan en talleres para seguir fomentando la diversidad a la hora de cubrir puestos directivos.

Compromiso en redes de trabajo
A través de las redes de trabajo (Grupos de Recursos Empresariales para Empleados), nuestros empleados pueden compartir intereses, experiencias y valores comunes en todos los niveles y divisiones. Nuestras redes ayudan a establecer firmemente una cultura de diversidad y aprecio en la empresa. Al mismo tiempo, nos apoyan como interlocutores en el desarrollo de nuestras medidas en materia de diversidad, equidad e inclusión. Daimler Truck cuenta con cinco redes empresariales y muchos otros grupos regionales en todo el mundo. La mayoría son redes culturales, de género y "redes LGBTIQ". Para promover la interacción entre las redes, el equipo de gestión de la diversidad, la equidad y la inclusión organiza reuniones periódicas. Los patrocinadores de la alta dirección apoyan las redes en su trabajo y les dan mayor visibilidad de forma interna y externa.

Además, la "Comunidad Global de Inclusión y Diversidad" interna en el portal de la Intranet Social es el lugar de encuentro para todos los empleados de todo el mundo que quieran contribuir a dar forma a la diversidad, la igualdad de oportunidades y la inclusión en Daimler Truck. La Comunidad proporciona información importante y actualizada sobre el tema, pero también ofrece la oportunidad de establecer contactos, plantear preguntas o aportar ideas.

Aspiración a la diversidad de género
Con esta Aspiración de Diversidad de Género, Daimler Truck se esfuerza por aumentar continuamente la proporción de mujeres en puestos directivos. Para medir la proporción de mujeres en puestos directivos, utilizamos los datos relevantes de nuestros sistemas de información de RH. Los resultados se comunican al Consejo de Administración de forma regular y estandarizada. Al final del año, la proporción de mujeres en puestos directivos era del 19.8 %. Nuestro objetivo es aumentar la proporción hasta el 25 % en 2030.

Sistemas de remuneración
GRI 2-19/-20, 403-3
En todo el mundo, Daimler Truck remunera el trabajo realizado en todas las empresas del Grupo según los mismos principios. Nuestra Política Corporativa de Remuneración, válida para todos los grupos de empleados, establece las condiciones marco y los requisitos mínimos para el diseño de los sistemas de remuneración. Estipula, entre otras cosas, que la cuantía de la remuneración se basa en los requisitos asignados a las tareas laborales -en consideración, por ejemplo, de los conocimientos y la capacidad, la responsabilidad y el alcance en la toma de decisiones- y en el rendimiento de la persona, y no en el sexo, el origen u otras características personales.

Mediante auditorías internas, el departamento de Auditoría Interna comprueba anualmente de forma aleatoria si se han respetado determinados aspectos de la política. En nuestro deseo de ofrecer salarios y prestaciones habituales en el sector y en los respectivos mercados, también queremos tener en cuenta las condiciones del mercado local.

La remuneración variable (bono de compañía) de los directivos de los niveles inferiores al Consejo de Administración para el ejercicio 2023 se basa no sólo en función de criterios de rendimiento financiero, sino también en función de objetivos no financiero con base en la sustentabilidad.

Periódicamente, nuestros departamentos de RH realizan entrevistas individuales de revisión de ingresos con nuestros empleados. De este modo, garantizamos la transparencia en la toma de decisiones salariales, cumpliendo al mismo tiempo la normativa sobre protección de datos. También se analiza el potencial de desarrollo respectivo.

Si los empleados tienen objeciones justificadas a su remuneración -por ejemplo, si no se consideran tratados en pie de igualdad- son libres de ponerse en contacto con su jefe, el departamento de RH o el comité de empresa.

En las empresas sujetas a convenios colectivos, como Daimler Truck AG, los acuerdos alcanzados conceden a los empleados derechos adicionales. Estos les dan derecho a oponerse a su colocación en un grupo salarial específico o a los resultados de su evaluación de rendimiento. Los empleados pueden consultar los reglamentos de remuneración y las tablas salariales. Los empleados de Daimler Truck AG pueden informarse en línea sobre su estructura y cuantía salarial, incluso en comparación con sus grupos homólogos.

A los empleados de Daimler Truck AG y sus subsidiarias sujetas a convenio colectivo se les suelen ofrecer también prestaciones voluntarias acordadas con los respectivos órganos de representación de los trabajadores. Entre estas prestaciones se encuentran las contribuciones a la jubilación financiadas por la empresa y las opciones de participar en un sistema de prestaciones de jubilación financiado por los empleados.

En muchos casos, los empleados sujetos a convenios colectivos también pueden participar en acuerdos de participación en los beneficios en su empresa respectiva.

Además, se puede recurrir a las ofertas de numerosas instituciones deportivas y sociales, desde guarderías hasta servicios de asesoría social.

B. 59

Prestaciones de jubilación en el Grupo Daimler Truck

GRI 401-2

en miles de millones de euros	2023	2022	2021[2,3]
Obligaciones/provisiones de prestaciones de jubilación y salud de la Compañía	1.2	1.1	1.9
Valor en efectivo de obligaciones por pensiones el 31 de Dic.[1]	6.3	5.9	8.0
Costos de seguridad social y post jubilación	0.3	0.3	0.4
Costos en planes de pensiones obligatorios	0.5	0.5	0.5
Pagos a jubilados	0.2	0.2	0.2

1 El importe de estos valores presentes depende en gran medida de los parámetros contables de valuación que se determinan de forma anual, específicamente la tasa de descuento.
2 Debido a la escisión e independencia del negocio de vehículos comerciales de Daimler en diciembre de 2021, esta información no es comparable con la de los años siguientes.
3 Esta información ha sido ajustada debido a la escisión e independencia del negocio de vehículos comerciales de Daimler, pero todavía incluye incertidumbres menores ya que los ajustes por ubicaciones combinadas y unidades solo puede hacerse en el ejercicio fiscal 2022.

Acuerdos de tiempo laboral flexible

Como empresa, hemos aprendido que el trabajo híbrido es el modelo laboral del futuro, siempre que el trabajo lo permita. En Alemania, por ejemplo, pudimos recurrir a un acuerdo de empresa flexible sobre el trabajo móvil. Al mismo tiempo, se observa en todo el mundo una transformación de los lugares de trabajo en las oficinas: Los espacios de oficina abiertos, sin asignación fija de puestos de trabajo, y las modernas zonas de colaboración fomentan una cultura empresarial abierta. También estamos trabajando en la introducción de modelos de tiempo de trabajo más flexibles en las áreas de producción, como el trabajo a tiempo parcial.

Los modelos de tiempo parcial en todas sus formas tienen una larga tradición: desde menos horas de trabajo al día, pasando por días de trabajo seleccionados a la semana, hasta permisos temporales, como el permiso parental. Los empleados pueden hacer uso de él para cuidar de su familia o asistir a un curso de formación. En muchos casos, las posibilidades de exceder o reducir la jornada para el cuidado de los hijos van más allá del marco legal de cada país.

B. 60

Permisos de paternidad[1]

GRI 401-3

	2023	2022	2021
Empleados elegibles para permiso de paternidad	29,211	28,565	27,648
Mujeres	4,545	4,330	3,841
Empleados en permiso de paternidad[2]	1,171	1,176	1,102
mujeres	435	418	413

1 Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH, Daimler Truck Financial Services Germany GmbH & TORC Europa GmbH (a partir del 2023).
2 Tasa de retorno 99.9 %.

En Alemania, ofrecemos a los empleados plazas de guardería en nuestras propias guarderías. También cooperamos con centros de apoyo: Los padres pueden ponerse en contacto con nuestro socio colaborador si tienen preguntas sobre alternativas de guardería o necesitan un tutor para sus hijos. Los empleados que deseen cuidar de sus familiares pueden dejar la empresa durante un periodo de tiempo superior al definido por las disposiciones legales, o reducir su jornada laboral durante este periodo hasta un máximo de cuatro años, con reincorporación garantizada. El objetivo de todas las medidas es facilitar un mejor equilibrio entre la vida laboral y familiar.

Capacitación y educación

GRI 404-1/-2

Los conocimientos y competencias de nuestros empleados son la base de nuestro éxito mundial. En el curso de la profunda transformación de nuestro sector, las descripciones de los puestos de trabajo, las funciones y los perfiles de los requisitos están cambiando.

Nuestro objetivo es seguir desarrollando continuamente a nuestros empleados y contribuir así de forma significativa a la competitividad de Daimler Truck. Invertimos estratégicamente en formación y desarrollo profesional, seguimos ampliando nuestros programas de desarrollo de RH y adaptamos nuestra cartera de formación y la oferta de cursos de estudio dual en universidades. Para gestionar con éxito la transformación digital y tecnológica, apostamos por una cualificación diversa y basada en las necesidades de nuestros empleados. Además, llevamos a cabo la contratación selectiva de talentos con competencias digitales y conocimientos técnicos en nuevas tecnologías.

Contamos con un enfoque metodológico para observar aspectos cuantitativos y cualitativos del desarrollo laboral. Recopilamos datos cuantitativos utilizando una herramienta en línea y también analizamos habilidades estratégicamente relevantes con la ayuda de métodos cualitativos. Aquí comparamos las habilidades especializadas, metodológicas y sociales existentes con las necesidades futuras. Este procedimiento nos ayuda a descubrir posibles obstáculos en las unidades especializadas y a predecir con antelación la necesidad de personal prometedor y de formación.

Plataformas de aprendizaje electrónico:
Como parte del objetivo estratégico en el tema "Personas y Cultura", ofrecemos a nuestros empleados acceso a la plataforma de E-Learning LinkedIn Learning. Cada empleado tiene acceso a una licencia de aprendizaje y puede acceder a más de 20,000 ofertas de aprendizaje basadas en la web en trece idiomas de forma continua, flexible e independientemente del tiempo y el lugar. Durante el año del informe se pusieron a prueba otras plataformas de aprendizaje electrónico para expertos.

Nuevas tecnologías de sistemas de transmisión:
Para que nuestros empleados tengan las cualificaciones necesarias para los temas respectivos, por ejemplo, en seguridad de alto voltaje, manejo de componentes de propulsión de hidrógeno o el marco legal de la legislación sobre emisiones de gases de escape, las medidas de cualificación se dividen en cinco grupos: Nuevo Sistema de Transmisión, Sistema de Transmisión Clásico, Software y Electrónica, Sustentabilidad y Métodos y Herramientas para Ingeniería. Todos los empleados pueden encontrar las cualificaciones adecuadas adaptadas a sus necesidades empresariales en nuestro Sistema de Gestión de Aprendizaje (LMS). Dependiendo del nivel de cualificación requerido, trabajamos con universidades a través de diversos "programas académicos", desarrollamos y formamos nuestro propio contenido didáctico o utilizamos proveedores de formación acreditados que utilizan formatos de aprendizaje óptimos.

En promedio, el número de horas de cualificación[1] por empleado en nuestros sistemas de gestión del aprendizaje ascendió a alrededor de doce horas (promedio de doce horas en 2022) para el año del informe. Para las empleadas, el número medio de horas de cualificación fue de unas once horas (en 2022, unas diez horas). Nuestros empleados utilizaron la plataforma de aprendizaje electrónico recientemente introducida “LinkedIn Learning” durante una media de media hora (y una hora para las empleadas). Además de esta oferta, a la hora de cualificar a nuestros empleados, utilizamos cada vez más formatos de aprendizaje que se integran en el trabajo diario. Por lo tanto, estos valores medios sólo representan una parte del alcance real de las cualificaciones.

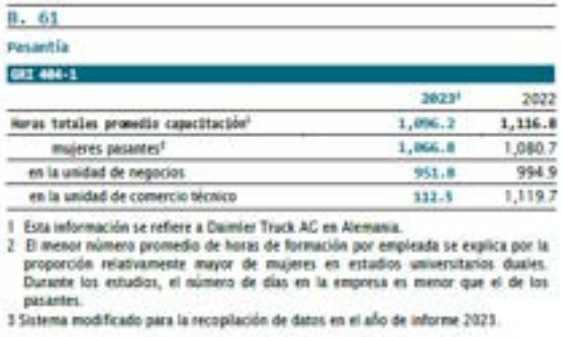
Pasantes y estudiantes

Daimler Truck ofrece formación de acuerdo con los requisitos de nuestra empresa y revisamos continuamente la cartera de nuestros programas de aprendizaje y cursos de estudio. Nuestros programas de estudios duales, reconocidos internacionalmente, se ofrecen en varias sedes de la empresa. Hemos estandarizado nuestros contenidos de formación en Alemania en todas las sedes y segmentos en el Sistema de Capacitación de Daimler Truck.

En el ejercicio del informe, Daimler Truck AG siguió centrándose en las áreas de competencias y profesiones informáticas, así como en la tecnología de alto voltaje y de baterías. Por ejemplo, ofrecemos formación profesional para especialistas en TI y técnicos mecatrónicos de automoción para tecnología de sistemas y de alto voltaje, así como un curso de estudio en sistemas embebidos, que incluye TI e ingeniería eléctrica.

En Alemania, 555 jóvenes iniciaron un nuevo programa de formación o estudio dual en el año de referencia (2022: 472). El mismo número de plazas de formación y estudio se convocaron para el año siguiente.

1 Período de Encuesta, de diciembre de 2022 a noviembre de 2023, ya que existió un cambio en el sistema informático.



B. 61

Pasantía

GRI 404-1

	2023[3]	2022
Horas totales promedio capacitación[1]	1,096.2	1,116.8
mujeres pasantes[1]	1,066.8	1,080.7
en la unidad de negocios	951.8	994.9
en la unidad de comercio técnico	112.5	1,119.7

1 Esta información se refiere a Daimler Truck AG en Alemania.
2 El menor número promedio de horas de formación por empleada se explica por la proporción relativamente mayor de mujeres en estudios universitarios duales. Durante los estudios, el número de días en la empresa es menor que el de los pasantes.
3 Sistema modificado para la recopilación de datos en el año de informe 2023.

La interculturalidad juega un papel importante para nosotros. Ya en la fase de formación, nuestro programa internacional "*Truck Goes Global*" para aprendices y formadores sienta las bases para la movilidad y la flexibilidad, así como para las habilidades lingüísticas e interculturales, financiado y apoyado por el programa Erasmus+ de la Unión Europea. Los estudiantes duales también tienen la oportunidad de trabajar en el extranjero durante sus estudios. También cumplimos con nuestra responsabilidad social a nivel internacional y formamos a los jóvenes tanto internamente como a través de colaboraciones con escuelas. En Brasil, por ejemplo, se prepara a los jóvenes para la vida laboral mediante cursos profesionales a través de una colaboración escolar. Además, Mercedes-Benz Brasil apoya otros proyectos sociales para el desarrollo de los jóvenes en el deporte, la cultura y la tecnología, como Sociales-Deportivos, Educativos, Culturales e Innovadores, SBA Girassol Pro, On the Right Track/Childhood Brasil e IAM Maker Workshop.

Programas de pasantías

Como parte de un cambio de marca de "INspire - the Trucks and Buses Experience Programs", ofrecemos programas de pasantía a nivel mundial e introdujimos los “Programas de Pasantía de Daimler Truck”.

Como parte de nuestros programas de pasantías, ofrecemos dos atractivas vías de entrada y desarrollo para el talento: El "Leadership Talent Track" como punto de entrada para licenciados y personas que inician su carrera y aspiran a una futura carrera directiva. Durante los 18 meses que dura el programa, los pasantes realizan proyectos personalizados en su país y en el extranjero e intercambian ideas sobre temas de interés en la red mundial de pasantía. El "Expert Track" está dirigido a licenciados, personas que inician su carrera y expertos con experiencia profesional. Estos pasantes pasan más de 36 meses trabajando en temas de gran relevancia para el futuro, centrándose en avanzar en la transformación de nuestros productos. Actualmente hay 91 talentos contratados.

Con el innovador enfoque "Green Mobility Trainee", junto con otras cinco empresas del sector de la movilidad y la logística (Daimler Truck, DB Schenker, Lufthansa Cargo, Lufthansa InnovationHub, ONOMOTION y time:matters GmbH), lanzamos en 2021 un programa de prácticas interdivisional centrado en una industria sustentable. Después del piloto con las diversas compañías asociadas, decidimos integrar el “Green Mobility Trainee” en los “Programas de Pasantía de Daimler Truck” a partir de 2023 para futuros empleados. Para este fin, se creó un agregado por separado “Sustainability-Green Factory” en el “Expert Track”.

Estudios extralaborales

Concedemos gran importancia a la formación académica individual de nuestros especialistas y directivos. Por eso ofrecemos los Programas Académicos de Daimler Truck en todas las empresas del Grupo en Alemania: Los Programas Académicos de Daimler Truck ofrecen a los empleados que llevan al menos un año en la empresa la oportunidad de estudiar mientras sigue trabajando, independientemente de su edad o de su desarrollo profesional hasta ese momento. Proporcionamos a dichos empleados apoyo financiero y un programa de acompañamiento. En 2023, dimos prioridad a los cursos de estudio que apoyan la transformación.

Derechos humanos

GRI 2-23/-24, 3-3, 406, 407, 408, 409, 414 **SDG 8, 17**

Nuestra ambición es estar firmemente comprometidos con el respeto y el apoyo a los derechos humanos y esperamos lo mismo de nuestros socios comerciales a lo largo de la cadena de valor. Seguimos participando en el Pacto Mundial de las Naciones Unidas (ONU) y estamos comprometidos con los Principios Rectores de las Naciones Unidas para las Empresas y los Derechos Humanos. Damos especial importancia a la Carta Internacional de Derechos Humanos, así como a las normas laborales fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Por lo tanto, nos comprometemos a evitar que se produzcan violaciones de los derechos humanos en relación con nuestros propios empleados y nuestros socios comerciales, en particular nuestros proveedores directos. El objetivo es respetar y proteger los derechos humanos, así como implementar las medidas y procesos necesarios para cumplir con nuestras obligaciones de diligencia debida.

Confirmamos nuestro compromiso en nuestra Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos, que está disponible en más de 10 idiomas. La Declaración de Principios constituye la base de cómo cumplimos con nuestra responsabilidad social y resume nuestro compromiso con los derechos humanos. Complementa nuestra obligación de respetar los derechos humanos contenida en nuestro Código de conducta de Daimler Truck. En lo que respecta a las empresas de nuestro Grupo y a las participaciones mayoritarias, también hemos anclado requisitos de respeto y protección de los derechos humanos en otras políticas internas, como nuestra política de seguridad y salud en el trabajo y la política de estándares mínimos para el trabajo de recursos humanos. Nuestros requisitos para que los socios comerciales (incluidos los proveedores) respeten los derechos humanos reconocidos internacionalmente se definen en nuestras Normas para Socios Comerciales.

Encontrará más información sobre la declaración de política y el código de conducta en www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/human-rights/declaration-of-principles y www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truckcode-of-conduct.

Organización y responsabilidad

El departamento de Gestión de la Sustentabilidad y Cumplimiento de los Derechos Humanos de Legal y Cumplimiento es responsable del desarrollo y la dirección del Sistema de Gestión del Cumplimiento de los Derechos Humanos (CMS). También es responsable de proporcionar asesoría jurídica sobre cuestiones de derechos humanos dentro del Grupo, específicamente con recursos humanos y adquisiciones. Podrá encontrar información adicional en el capítulo **Cumplimiento**.

Los desarrollos estratégicos y las alineaciones interfuncionales e internacionales en materia de derechos humanos se debaten en el Comité Directivo de Sustentabilidad (SSC) y en el Comité de Sustentabilidad Corporativa (CSB). El Director de Asuntos Jurídicos y Cumplimiento fue nombrado Responsable de Derechos Humanos en el año de referencia. Rinde cuentas directamente al Presidente del Consejo de Administración de Daimler Truck y Daimler Truck Holding AG y es responsable de supervisar nuestra gestión de riesgos en materia de derechos humanos. También dirige el SSC y preside el Comité de Cumplimiento. La sección “Gestión de la Sustentabilidad en Daimler Truck” en el capítulo **Gobierno Corporativo Responsable**, incluye información adicional.

Colaboración con socios externos y participación en iniciativas

GRI 408-1, 409-1

Como parte de nuestra debida diligencia en materia de derechos humanos, participamos en diversas iniciativas y proyectos para abordar los riesgos de derechos humanos en nuestra cadena de valor.

Somos miembros de la iniciativa europea de sustentabilidad de la industria automovilística Drive Sustainability bajo el paraguas de la red CSR Europe. Para nosotros, el enfoque central de esta iniciativa es el desarrollo y uso del Cuestionario de Evaluación de Sustentabilidad (SAQ), que utilizamos para evaluar el desempeño de sustentabilidad de nuestros proveedores de material de producción. Además de los aspectos medioambientales, se evalúan criterios sociales, incluidas directrices y sistemas de gestión en materia de derechos humanos y cuestiones sociales, así como la seguridad laboral, la formación de los empleados, el abastecimiento responsable de materias primas y la gestión de proveedores orientada a la sustentabilidad. Todos los criterios se evalúan e integran en una evaluación general del desempeño en materia de sustentabilidad. En el año del informe nos sumamos a otra iniciativa de CSR Europa, la plataforma “*Responsible Trucking*”. Nuestro objetivo es trabajar junto con otros actores para mejorar las condiciones sociales de los camioneros en el sector del transporte por carretera y la logística en Europa, por ejemplo, reconociendo directrices sociales comunes.

En el año del informe también nos unimos a la Responsible Supply Chain Initiative e.V. (RSCI), que ofrece auditorías de sustentabilidad estandarizadas para evaluar la implementación de estándares sociales y ecológicos en las cadenas de suministro automotrices. En caso de mayores riesgos o casos sospechosos, utilizamos el programa de auditoría RSCI para crear una mayor transparencia con respecto a nuestros proveedores e iniciar mejoras en el futuro si es necesario.

También se presta especial atención a iniciativas y proyectos específicos de materias primas. Somos parte de la Iniciativa de Minerales Responsables (RMI), que se compromete a aplicar la debida diligencia a lo largo de las cadenas de suministro de minerales conflictivos: estaño, tungsteno, tantalio, oro (3TG) y otros minerales críticos para los derechos humanos. La atención se centra en las fundiciones y refinerías, ya que en este punto de la cadena de suministro se mezcla el material de diferentes fuentes.

Para promover el uso responsable del litio (la materia prima de las baterías) en Chile, incluso a través del diálogo entre las partes interesadas locales, continuamos participando como socio en la Asociación Litio Responsable, dirigida por la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional. (Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ).

En el año del informe, Daimler Buses GmbH también inició un diálogo con la NGO Electronics Watch en el marco de su “Programa de vehículos de bajas emisiones”. Electronics Watch apoya a los clientes públicos en la evaluación de condiciones laborales justas en las cadenas de suministro de autobuses eléctricos. Como parte del programa, se invita a las empresas a discutir con más detalle sus actividades de diligencia debida en materia de derechos humanos.

Buscamos entablar un diálogo con las partes interesadas potencialmente afectadas e intercambiar ideas (por ejemplo, empleados, grupos de la sociedad civil o poblaciones locales) junto con sus representantes. El objetivo es incorporar sus comentarios y experiencia en el desarrollo de nuestros procesos y medidas para el cumplimiento de las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos con el fin de mejorar continuamente.

En el año del informe tuvo lugar un intercambio entre nuestro responsable de derechos humanos y los representantes de los trabajadores, en particular el comité de empresa y los sindicatos. Se prestó especial atención a las medidas relativas a los derechos de los empleados.

El cumplimiento de las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos a través de nuestro CMS de Derechos Humanos también fue objeto de un intercambio entre representantes de la Compañía y el Comité Mundial de Empleados de Daimler Truck, representante global de los intereses de todos los empleados del Grupo Daimler Truck, en su conferencia. en junio de 2023.

También puede encontrar más información sobre nuestra participación en iniciativas de sustentabilidad en la sección “Asociaciones e Iniciativas” del capítulo **Asociaciones y Participación**.

Nuestro enfoque en las compañías del Grupo y en las participaciones accionarias

GRI 407-1, 408-1, 409-1

Para cumplir con las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos, utilizamos un enfoque sistemático con nuestro CMS de Derechos Humanos. El CMS de Derechos Humanos se basa en requisitos de estándares reconocidos internacionalmente y leyes aplicables, por ejemplo, la Ley de Diligencia Debida en la Cadena de Suministro de Alemania (SCDDA), que está en vigor desde 2023.

El CMS de Derechos Humanos incluye principios y medidas básicos para promover una conducta de cumplimiento. Se refiere a las empresas y participaciones mayoritarias del Grupo, así como a nuestra cadena de valor. Puede encontrar más información sobre nuestro CMS en el capítulo Cumplimiento.

Todas las compañías de nuestro Grupo y las participaciones mayoritarias en todo el mundo fueron sometidas a un análisis de riesgos sistemático durante el año del informe para identificar posibles riesgos de acuerdo con nuestra debida diligencia en materia de derechos humanos. A continuación, se asignaron a las unidades afectadas medidas definidas en función de su perfil de riesgo individual determinado. Las medidas abordan las áreas de riesgo identificadas y definen responsabilidades claras para su implementación. Estas medidas incluyen, por ejemplo, formación obligatoria en derechos humanos para áreas comerciales relevantes, como compras, así como requisitos para un trabajo responsable por parte de y con las fuerzas de seguridad. Para las unidades con un mayor riesgo de discriminación, el nombramiento de un “representante de diversidad” tiene como objetivo poder abordar de manera efectiva casos potenciales en el sitio y remediarlos cuando sea necesario.

La evaluación anual de nuestro CMS de Derechos Humanos, incluyendo la prueba de idoneidad y eficacia, se llevó a cabo de la misma manera que en las demás áreas de cumplimiento en el año del informe. Además, los riesgos relacionados con el respeto y la protección de los derechos humanos se integran en el proceso de toma de decisiones y de debida diligencia en transacciones M&A, como fusiones e inversiones.

Sensibilización sobre los derechos humanos entre los empleados

Sensibilizamos a nuestros empleados con diversas formaciones internas sobre derechos humanos para que adquieran una comprensión básica de los contenidos de la diligencia debida y la responsabilidad social de las empresas. Con este fin, las cuestiones de derechos humanos en el entorno laboral respectivo se comunicaron a departamentos especialmente relevantes, como compras y ventas, en el marco de un curso de formación específico por Internet. Además, en el año del informe se desarrolló el módulo para expertos "Cumplimiento de los derechos humanos", que se implantará a escala mundial de forma obligatoria y específica para cada grupo destinatario, tales como los departamentos centrales de adquisiciones y recursos humanos. El objetivo es destacar la relevancia del tema en la vida laboral cotidiana. Podrá encontrar más información en la sección “Información interna, comunicación y medidas de capacitación” en el capítulo **Cumplimiento**.

Nuestro enfoque en la cadena de suministro

GRI 407-1, 408-1, 409-1, 414-1

Una red mundial de proveedores que nos suministran, por ejemplo, materias primas, componentes, materiales y servicios innovadores, contribuye a nuestro éxito empresarial. Nuestro objetivo es garantizar que nuestros socios a lo largo de la cadena de suministro también cumplan las normas sociales y medioambientales y apoyen así nuestros esfuerzos de sustentabilidad. Para cumplir nuestras obligaciones de diligencia debida en la cadena de suministro, nos basamos en un concepto de requisitos vinculantes e instrumentos de prueba, así como en medidas de información y cualificación para los proveedores. Este concepto es también parte integrante de nuestro CMS de Derechos Humanos.

Expectativas para nuestros proveedores

Estamos comprometidos con el abastecimiento responsable de material de producción y no productivo y servicios, y rechazamos el trabajo infantil, el trabajo forzado, la esclavitud moderna, así como otras violaciones de los derechos humanos. En nuestras Normas para Socios Comerciales definimos los requisitos que exigimos a nuestros socios comerciales en materia de respeto y apoyo a los derechos humanos, buenas condiciones laborales, protección del medio ambiente, integridad y cumplimiento de los requisitos legales. Exigimos a nuestros socios comerciales -en particular a nuestros proveedores directos- que reconozcan estas normas de sustentabilidad y las comuniquen y transmitan a sus empleados y a su cadena de valor ascendente. También esperamos que nuestros socios comerciales verifiquen el cumplimiento de estas normas. Se trata de un requisito previo importante para el éxito de la cooperación. En nuestras condiciones contractuales sobre responsabilidad social y protección medioambiental se incluyen disposiciones detalladas sobre estas normas y requisitos, específicamente en nuestros Términos Especiales Daimler Truck.

Podrá encontrar más información sobre nuestras Normas de Socios Comerciales en supplier.daimlertruck.com/en/support/news/the-daimler-truck-business-partner-standards.

Gestión de riesgos

Los proveedores de materiales productivos y no productivos son evaluados periódicamente para detectar riesgos en materia de derechos humanos con el fin de identificarlos y, cuando sea necesario, abordarlos de manera efectiva mediante medidas en un proceso de seguimiento. Nuestro sistema de gestión de riesgos se revisó en el año del informe según los requisitos de la Ley de Diligencia Debida en la Cadena de Suministro de Alemania (SCDDA) y está integrado en el CMS de derechos humanos.

En el año del informe, el análisis sistemático de riesgos de los proveedores existentes se llevó a cabo por primera vez utilizando un sistema informático recientemente introducido. Este sistema genera una evaluación de riesgos abstracta de nuestros proveedores basada en varios indicadores de riesgo, particularmente en relación con la ubicación, así como el uso de materias primas o productos básicos críticos. Los proveedores de alto riesgo identificados de esta manera se someten a un análisis de riesgos concreto y se evalúan mediante medidas de evaluación adicionales, en particular mediante cuestionarios para proveedores como el Cuestionario de Evaluación de Sustentabilidad. A partir de este análisis se determinan medidas para los riesgos identificados. Nos basamos en medidas preventivas como nuestras condiciones contractuales sobre responsabilidad social y protección del medio ambiente, así como medidas de cualificación. Como medida correctiva trabajamos junto con los proveedores para desarrollar conceptos de minimización y discontinuación. Si es necesario, también utilizamos medidas adicionales de investigación y seguimiento de riesgos, como auditorías externas (RSCI) y controles de los medios. Con estos instrumentos queremos aumentar la transparencia en la cadena de suministro y garantizar que se respeten los derechos humanos internacionalmente reconocidos y se cumplan otras normas sociales y normativas medioambientales.

Los nuevos proveedores de material de producción son controlados in situ para cumplir con los criterios de sustentabilidad antes de una posible puesta en servicio. Estas inspecciones in situ también se llevan a cabo en las ubicaciones de los proveedores existentes cuando se agregan nuevas ubicaciones o volúmenes de producción. En particular, se formulan preguntas sobre las normas sociales y de derechos humanos, como el horario de trabajo, la remuneración, la seguridad en el trabajo, la libre elección de empleo o la libertad de asociación. En países con un alto riesgo para los derechos humanos, la revisión es aún más integral e incluye una revisión de las cuestiones del trabajo infantil y forzoso como parte integral. Además, la calificación de sustentabilidad de un proveedor derivada del SAQ se solicita y se tiene en cuenta como criterio obligatorio en las compras operativas cuando se adjudican nuevos pedidos por encima de un valor de pedido definido.

En el año del informe, cubrimos un total del 60 % de nuestro volumen de compras planificado para 2023 en compras de material de producción con una calificación de sustentabilidad basada en el SAQ[1]. El objetivo es aumentar aún más la proporción de proveedores participantes.

También responsabilizamos a nuestros proveedores de material no productivo, especialmente a los proveedores de servicios, de respetar y proteger los derechos humanos y otros aspectos de sustentabilidad. A lo largo de todo el año del informe, los nuevos proveedores de material no productivo en países de riesgo y de grupos de productos críticos fueron sometidos a una revisión de diligencia debida que también abarcó cuestiones de derechos humanos. Además, hasta ahora se han identificado 27 grupos de *commodities* e industrias que son potencialmente críticos en términos de derechos humanos, basándose en un análisis de riesgos preliminar en 2021. Entre ellos se incluyen la logística del transporte y la construcción de ferias comerciales.

Cómo manejamos las materias primas críticas

GRI 3-3

Al examinar los riesgos para los derechos humanos a lo largo de la cadena de suministro de material de producción, se presta especial atención a las materias primas que potencialmente se extraen o procesan en condiciones críticas de derechos humanos. Llevamos a cabo revisiones con los proveedores de estas materias primas en forma de las llamadas evaluaciones de la cadena de suministro. Actualmente se presta especial atención a los proveedores de baterías que nos suministran productos que contienen materias primas críticas que son relevantes para nuestras baterías. Entre ellos se encuentran en particular el litio, el cobalto, el níquel y el grafito. Nuestras evaluaciones de la cadena de suministro constan de tres pasos:

1. Creamos transparencia a lo largo de las respectivas cadenas de suministro de materias primas.
2. Identificamos puntos críticos de riesgo en estas cadenas de suministro
3. Si es necesario, definimos medidas adecuadas para contrarrestar los riesgos.

También hemos integrado el uso de materias primas críticas como indicador de riesgo en el análisis sistemático de riesgos de nuestros proveedores. Nuestra membresía en iniciativas centradas en cadenas de suministro de materias primas, como la "Responsible Lithium Partnership" o la RMI, respalda sus medidas para una cadena de suministro de materias primas responsable, especialmente en países con alto riesgo de violaciones de derechos humanos.

1 Los valores fueron determinados el 30 de noviembre de 2023.

Sensibilización e información a nuestros proveedores

Para crear conciencia sobre las cuestiones de derechos humanos entre nuestros socios comerciales, proporcionamos el "Compliance Awareness Module" en www.dt-compliance-awareness-module.com/en/. Además, este año de informe, como parte de nuestra membresía en Drive Sustainability, creamos conciencia sobre cuestiones de sustentabilidad, en particular cuestiones de derechos humanos, entre proveedores relevantes de material de producción (según los países de riesgo definidos y según las calificaciones SAQ) en otros países de enfoque. (Brasil, República Checa y Turquía) a través de capacitaciones (basadas en la web).

Denuncias y casos sospechosos

Los empleados y los denunciantes externos de todo el mundo pueden utilizar el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp para presentar informes sobre presuntas infracciones de las normas y leyes, incluidas las violaciones de los derechos humanos en Daimler Truck. Los casos sospechosos de violación de obligaciones en temas de derechos humanos por parte de nuestros proveedores directos e indirectos también pueden ser presentados en los canales de información del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp.

Si se recibe un caso sospechoso sobre proveedores a través de SpeakUp, el equipo de SpeakUp remite el caso a la unidad local responsable (normalmente el puesto de investigación responsable en compras) para su examen y aclaración adicional. A continuación, la unidad determina qué medidas son adecuadas en cada caso individual para poder investigar el caso adecuadamente. Por norma general, las medidas van dirigidas a nuestros proveedores directos, con el objetivo de desarrollar conjuntamente un concepto para acabar y minimizar cualquier agravio.

En el año del informe, se recibieron un total de once casos relacionados con violaciones de derechos humanos en nuestra propia área de negocio y SpeakUp los clasificó como informes de alto riesgo. Además, se recibieron cinco casos sospechosos de violaciones de derechos humanos en nuestra cadena de suministro a través de los canales de denuncia Speak-Up.

Podrá encontrar más información sobre los principios de procedimiento y el procedimiento en www.daimlertruck.com/en/company/compliance/whistleblowing-system-speakup, así como en la sección “Reporte de violaciones a las reglas a través del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp”, en el capítulo **Cumplimiento.**

Seguridad Vial

GRI 3-3, 416-1

Según la Organización Mundial de la Salud ("OMS"), los accidentes de tráfico en 2023 provocaron 1.19 millones de muertes en todo el mundo en 2023 y son la causa más común de muerte entre niños y adultos jóvenes de 5 a 29 años. Según estimaciones de la OMS para 2021, en los próximos diez años podrían producirse 13 millones de muertes y 500 millones de lesiones relacionadas con el tráfico si no se toman medidas decisivas. Al mismo tiempo, los accidentes de tráfico y sus consecuencias, por ejemplo, en el flujo de mercancías, también tienen un impacto económico. De este modo, la seguridad vial puede contribuir a proteger la vida y la integridad de los usuarios de la vía, así como la seguridad del transporte de bienes económicos. Como uno de los mayores fabricantes de vehículos comerciales del mundo, tenemos una gran responsabilidad con la seguridad en las carreteras. Para nosotros, la seguridad vial significa, en particular, asumir la responsabilidad social y económica. La seguridad vial es, por tanto, un tema esencial de nuestra estrategia comercial sustentable.

Cero muertes por accidentes de tráfico en 2050: ese es el objetivo de "Visión Cero". En colaboración con la OMS, las Naciones Unidas aplicaron en 2020 la resolución sobre "Mejora de la seguridad vial en el mundo" y anunciaron el "Década de Acción para la Seguridad Vial" (2021-2030). El objetivo es reducir las muertes y lesiones en carretera en un 50% para 2030.

Sobre esta base, queremos subrayar nuestras ambiciones actuales y futuras en materia de seguridad vial con nuestra declaración de misión “Visión Cero” y, como fabricantes de camiones y autobuses, nos gustaría contribuir a la "Visión Cero" de la Unión Europea. Esto requiere un concepto integral de seguridad vial y nuestro objetivo es hacer que el tráfico sea más seguro para todos los implicados mediante el desarrollo de los sistemas de seguridad existentes y de otros nuevos. Encontrará más información sobre el tema de la seguridad vial en www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/traffic-safety.

Organización y responsabilidades

El sistema de control y regulación de la Seguridad vial incluye todos los niveles de gestión relevantes. El máximo nivel de responsabilidad en materia de seguridad vial recae en el Consejo de Administración y el Comité de Sustentabilidad Corporativa ("CSB"), representado por el Consejo de Administración de Truck Technology Trucks & Buses. El Comité Directivo de Sustentabilidad ("SSC") está representado por el Head of Global Software & Electronics Product Development, que informa al Board of Management for Truck Technology Trucks & Buses sobre el objetivo de la seguridad vial. Dentro del Grupo de Trabajo Social, el tema de la seguridad vial se gestiona estratégicamente en todo el Grupo, con la participación de los segmentos operativos y las funciones interdepartamentales pertinentes. Podrá encontrar más información en la sección “Gestión de la Sustentabilidad en Daimler Truck” en el capítulo **Gobierno Corporativo Responsable**.

El principio de “seguridad integral”

Al desarrollar nuestros vehículos, seguimos el concepto holístico de seguridad integral y distinguimos cuatro fases: “Asistencia a la conducción”, “preparación para el posible accidente”, “protección en caso de accidente” y “proporcionar ayuda después del accidente”.

Nuestras medidas de seguridad establecen un puente entre la seguridad activa y pasiva dentro de estas cuatro fases: entre la prevención de accidentes (fases 1 y 2) y la protección de los ocupantes cuando se produce un accidente (fases 3 y 4):

- **Fase 1: Conducción segura** - Sistemas de asistencia que pueden hacer más segura la conducción, ayudar a los conductores y contribuir a evitar accidentes en su totalidad.

- **Fase 2: En caso de peligro** - Sistemas de asistencia a la seguridad que pueden advertir, ayudar y activarse automáticamente, así como sistemas de protección que ya pueden activarse en la fase previa al accidente.

- **Fase 3: En caso de accidente**: sistemas de protección capaces de proteger de forma inteligente a todos los ocupantes del vehículo en función de la situación.

- **Fase 4: Después de un accidente** - Sistemas que pueden ayudar después de un accidente.

Investigación de accidentes

La investigación sobre accidentes en el ámbito de los vehículos comerciales desempeña para nosotros desde hace 50 años un papel fundamental a la hora de mejorar la seguridad activa y pasiva de nuestros vehículos. Los aspectos de la protección de ocupantes y parejas van de la mano. Periódicamente se llevan a cabo análisis detallados de accidentes y se registra y evalúa sistemáticamente la ocurrencia de accidentes reales con vehículos comerciales pesados. La seguridad vial en el sector de los vehículos comerciales ha experimentado avances considerables en las últimas décadas como resultado de las mejoras logradas gracias a la investigación de accidentes. Gracias a esta amplia y duradera base de conocimientos, pudimos desarrollar de forma específica muchas de nuestras soluciones técnicas de seguridad, como Emergency Break Assist o Turn Assist, y lanzarlas al mercado antes de que existieran regulaciones legales para ellos.

Los datos específicos sobre accidentes de camiones con motores de combustión también han ayudado a desarrollar medidas de seguridad para la primera generación de nuestros vehículos con propulsores alternativos (eléctricos de batería y de hidrógeno). La atención se centra aquí, por ejemplo, en la colocación, el diseño, el blindaje y la desconexión selectivos de los componentes de alta tensión, las baterías y los acumuladores. En este contexto, también se incluyeron en las consideraciones los procesos de carga eléctrica y llenado con gases técnicos.

Innovaciones para una mayor seguridad

El desarrollo de sistemas de seguridad modernos y de alto rendimiento requiere un proceso de innovación de alto rendimiento. Sólo el descubrimiento y la aplicación de nuevas tecnologías permiten seguir desarrollando sistemas de seguridad al más alto nivel. El desarrollo avanzado global de Daimler Truck desempeña un papel clave en este sentido. Con nuestra red de investigación, una gestión estructurada de la innovación y la tecnología y la capacidad de preparar aplicaciones en prototipos para su uso en serie, fomentamos la fuerza de la innovación en el ámbito de la seguridad vial, entre otros aspectos.

Medidas e implementación de sistemas de seguridad

Nuestro objetivo es proporcionar sistemas para prevenir errores de conducción. Se puede esperar una contribución positiva cuando introducimos nuevos sistemas en el mercado, aumentamos el rendimiento de los sistemas existentes, por ejemplo, mediante nuevos sensores, o ampliamos el uso de los sistemas existentes. Todos los sistemas se prueban exhaustivamente para explorar los límites de la dinámica de conducción de las distintas características de seguridad. Además, durante todo el año hasta 60 vehículos Daimler Truck se someten a pruebas de resistencia en todo el mundo. Los kilómetros recorridos para probar los nuevos sistemas desde 2020 hasta finales de 2023 ascienden a unos cinco millones de kilómetros antes del primer uso por parte del cliente. Esta experiencia se utiliza en pruebas de clientes antes del lanzamiento al mercado para garantizar no sólo la funcionalidad correcta sino también la idoneidad para el uso diario.

En 2023, las medidas se centraron en difundir los sistemas existentes en todos los mercados, marcas y modelos. Con el eCanter de próxima generación de FUSO, se introdujo un paquete de seguridad integral en los segmentos del mercado de vehículos livianos japonés y europeo. Esto significa que están disponibles el Active Brake Assist de quinta generación (detecta vehículos y conductores desprotegidos), los sistemas de seguridad activa, el reconocimiento de señales de tráfico, el control inteligente de las luces de conducción, la monitorización de la zona trasera y la detección del estado del conductor. Puede encontrar más información sobre nuestros sistemas de seguridad en www.daimlertruck.com/en/innovation/safety.

B. 62
Introducciones 2023



1 Advertencia de Cambio de Carril.
2 Inicio de Producción.
3 Regulación Mundial de Seguridad.
4 Paquete de Desempeño 2024.

Calidad del producto y seguridad del producto

Además del funcionamiento óptimo de los sistemas de asistencia, en el proceso de desarrollo de Daimler Truck también se trata de cumplir todas las normativas vigentes (seguridad del producto), alcanzar un estado seguro (seguridad funcional) y ser lo más resistente posible a ataques externos a la red del vehículo (seguridad cibernética).

Tenemos todo esto en cuenta con nuestro Sistema de Gestión de la Conformidad del Producto ("PCMS") y nuestra organización para la Seguridad Funcional y el Sistema de Gestión de la Seguridad Cibernética. La conformidad del producto consiste en garantizar que cumplimos todas las leyes, normas y requisitos reglamentarios aplicables desde el desarrollo de nuestros sistemas de seguridad. Encontrará más información sobre nuestro PCMS en el capítulo **Cumplimiento**.

Seguridad funcional

Los vehículos son cada vez más complejos, especialmente debido al aumento de los componentes electrónicos y de software. Para que un fabricante pueda contrarrestar los riesgos asociados a la creciente complejidad de los vehículos modernos, es importante prestar atención a la seguridad funcional, es decir, al correcto funcionamiento de los sistemas eléctricos y electrónicos (E/E). La norma técnica ISO 26262, relativa a los sistemas E/E de los vehículos de carretera, es pionera en este contexto. A pesar de la creciente complejidad técnica, consideramos que la orientación hacia la norma ISO 26262 y la aplicación de los requisitos y procesos correspondientes son fundamentales para garantizar un alto nivel de seguridad de nuestros vehículos. Por lo tanto, la norma ISO 26262 tiene un impacto significativo en nuestros procesos de desarrollo.

Seguridad Cibernética

Nuestros productos para vehículos son cada vez más complejos en sus funciones y servicios disponibles, como por ejemplo los servicios de datos. Los requisitos y expectativas de nuestros clientes y, en su caso, de sus clientes con respecto a nuestros productos y posibles interacciones aumentan constantemente. El Sistema de Gestión de Seguridad Cibernética (CSMS) para nuestra cartera de vehículos tiene como objetivo garantizar que se cumplan los requisitos de seguridad actuales y que los incidentes se procesen y resuelvan rápidamente. En este contexto, los camiones y autobuses son monitorizados durante todo su ciclo de vida desde la perspectiva de la seguridad cibernética de los vehículos. Una de las fuerzas impulsoras de esto son regulaciones como la ONU R-155 "seguridad cibernética y sistema de gestión de seguridad cibernética" y estándares industriales como ISO 21434 para la implementación de medidas de seguridad cibernética en el desarrollo de vehículos. En el año del informe, por ejemplo, completamos la certificación UN R-155 en el marco de la UE 2018/858 para Europa.

Sistemas de seguridad

Nuestra contribución a una mayor seguridad vial es el desarrollo y la oferta de sistemas de asistencia de alto rendimiento, medidas de seguridad pasiva, la implantación de sistemas de seguridad activa, así como el apoyo durante el rescate y la recuperación. Nuestros servicios y formación también contribuyen a la seguridad. Con la conducción autónoma, esperamos que aumente aún más la seguridad vial, ya que la homologación de los sistemas de conducción autónoma está vinculada a estrictos requisitos de seguridad.

Los sistemas de seguridad eficaces aportan beneficios a la sociedad cuando se utilizan ampliamente en el transporte.

Sistemas activos de seguridad y asistencia

Los sistemas de seguridad activa son especialmente importantes en camiones y autobuses. Especialmente con vehículos de este tamaño y gravedad, es importante evitar activamente los accidentes, ya que el riesgo de que se produzca un accidente grave es alto. Para lograrlo, desarrollamos nuevos sistemas de seguridad en ciclos de desarrollo regulares con los que podemos proteger y asistir a los conductores en su trabajo diario. Además de los conocidos sistemas de protección, esto incluye también innovaciones técnicas. Actualmente estamos trabajando en el próximo paquete de seguridad, previsto para 2024.

Las tecnologías innovadoras de Daimler Truck a menudo se han introducido con éxito en el mercado y ahora se consideran estándar en la industria. La protección de los usuarios de la vía pública desprotegidos es una prioridad para nosotros. Para nuestros vehículos comerciales pesados, por ejemplo, ofrecemos un asistente de frenado ("Active Brake Assist" para camiones, "Preventive Brake Assist" para autobuses) que detecta peatones dentro de los límites del sistema y reaccionar ante ellos. También hemos introducido un asistente activo de giro, un sistema para reducir las consecuencias de los accidentes y llegar incluso a evitar accidentes con ciclistas.

Además de los sistemas de seguridad activa, nuestros sistemas de asistencia también ayudan a los conductores en su trabajo y, por tanto, pueden contribuir a prevenir accidentes. Con estos sistemas, nuestro objetivo es aliviar al conductor, aumentar su estado de alerta, prevenir la fatiga y fomentar un estilo de conducción adaptado, por ejemplo, mediante la predicción, la automatización, el reconocimiento de señales de tráfico, la mejora de la visibilidad panorámica y el control inteligente de las luces.

Seguridad pasiva

Los sistemas de seguridad pasiva ofrecen protección a los ocupantes del vehículo y a otras partes implicadas en un accidente en caso de que la colisión no pueda evitarse a tiempo.

Además de los sistemas de retención activos, como la bolsa de aire del conductor y los cinturones de seguridad con tensores, en Daimler Truck desempeña un papel fundamental un concepto de colisión coordinado basado en cabinas de conducción con un alto nivel de rigidez, combinado con la activación de estructuras de absorción de energía en la sección delantera. La atención se centra también en minimizar el riesgo indirecto de lesiones. Esto incluye el diseño y la configuración de los componentes del interior de la cabina, la protección contra incendios y, en caso necesario, la desactivación de los sistemas de alta tensión en vehículos con accionamientos alternativos. La implementación en nuestros vehículos se basa en nuestros resultados de la investigación de accidentes y la supervisión de productos.

Rescate y recuperación

Otra parte importante de nuestro trabajo es informar a las fuerzas de rescate y a los servicios de recuperación de forma específica, por ejemplo, mediante directrices de rescate, hojas de rescate y folletos de remolque. El conocimiento detallado de nuestros vehículos y sus sistemas de seguridad ayuda a los servicios de rescate a llegar antes a las personas heridas y, por tanto, puede contribuir a salvar vidas.

Ejemplos de funciones técnicas de apoyo en los vehículos son la activación automática de las luces de emergencia y el desbloqueo automático del cierre centralizado tras detectarse un accidente. Diversas medidas contribuyen a aumentar la seguridad de los servicios de rescate, como los puntos de desconexión de rescate de alta tensión, la detección automática de impactos y la desactivación de alto voltaje.

Encontrará más información sobre rescate y recuperación en www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/traffic-safety.

Conducción autónoma

Daimler Truck está considerado como uno de los principales fabricantes de camiones en el desarrollo de camiones autónomos de conformidad con *SAE Level 4* con sistemas de conducción redundantes relevantes para la seguridad. El objetivo es entrar al mercado de EE. UU. en 2027.

La conducción autónoma está asociada a elevados requisitos de seguridad para su admisión legal. Así pues, los sistemas de asistencia al conductor y los sistemas de seguridad son importantes impulsores para hacer posible la conducción autónoma en el futuro y tienen el potencial de hacer más seguro el tráfico en el futuro. Además, a diferencia de los humanos, los sistemas autónomos son más resistentes a factores de riesgo humanos como el cansancio o la falta de atención, por lo que pueden ayudar a reducir el riesgo de accidente. Al mismo tiempo, los camiones autónomos pueden mejorar el negocio de nuestros clientes y ayudar a la sociedad a hacer frente al creciente volumen de mercancías, especialmente en épocas de escasez de conductores. Además, los camiones autónomos permiten aumentar el rendimiento del transporte, ya que los camiones de largo recorrido pueden conducir básicamente todo el trayecto. Por estas razones clave, seguimos impulsando el desarrollo de esta tecnología.

El Cascadia preparado para la autonomía con funciones redundantes se basa en nuestro modelo insignia de la marca Daimler Truck, Freightliner. Los sistemas críticos, como la dirección y el frenado, están disponibles como reserva en dos versiones y son supervisados continuamente por el vehículo. En caso de averías o errores, los sistemas redundantes de nuevo desarrollo pueden controlar el camión de forma segura. El Cascadia autónomo de Freightliner es, por tanto, adecuado para integrar software, hardware y sistemas informáticos autónomos. Gracias a la redundancia de los sistemas, el camión de conducción autónoma puede contribuir a mejorar la seguridad vial, lo que constituye un paso importante en el camino hacia una conducción sin accidentes.

Desde que adquirimos una participación mayoritaria en TORC Robotics, Inc. (TORC) en 2019, hemos avanzado aún más en la conducción autónoma. Por ejemplo, hemos demostrado que conducir en las autopistas estadounidenses, incluyendo entrar y salir y cambiar entre autopistas, es posible hacerlo de forma segura. En el año de informe 2023, TORC adquirió el especialista en reconocimiento de objetos Algolux Inc. (Algolux). En el futuro, la tecnología de Algolux en la interacción de aprendizaje profundo, visión por computadora y generación de imágenes por computadora ayudará a expandir aún más una de las capacidades técnicas más importantes para el lanzamiento al mercado de camiones autónomos. Durante el año del informe, TORC continuó trabajando con las principales empresas de logística de EE. UU. para poner en práctica los camiones autónomos.

Digitalización y servicios

Para ofrecer a nuestros clientes la mejor asistencia posible, también ofrecemos servicios modernos, que pueden contribuir a la seguridad vial. El requisito previo para ello es la digitalización en el vehículo. La digitalización se refiere principalmente a la conectividad de los vehículos y al suministro de datos del vehículo para servicios digitales inteligentes y soluciones personalizadas para nuestros clientes.

Un estilo de conducción orientado al futuro, el cumplimiento de los periodos de conducción y descanso, así como evitar el exceso de velocidad son algunos ejemplos en los que nuestros servicios de sistemas de gestión de flotas proporcionan asistencia específica. Con nuestros servicios Mercedes-Benz Uptime y Detroit Connect, detectamos errores y riesgos de accidente en carretera. Un sistema de tele diagnóstico totalmente automático comprueba continuamente el estado de los sistemas del vehículo. En cuestión de segundos, se interpretan los datos y se ofrecen recomendaciones de actuación específicas. De este modo, por ejemplo, se puede evitar una posible avería o, en caso de una situación crítica (por ejemplo, una fuga en el circuito de alta presión del suministro de combustible), se puede recomendar la adopción de las medidas necesarias (por ejemplo, una reparación).

Capacitación de conductores y medidas de sensibilización

Creamos conciencia sobre la seguridad vial a través de, por ejemplo, capacitación de conductores, programas educativos y roadshows y brindamos información sobre tecnologías e innovaciones de seguridad. Daimler Truck ofrece una variedad de opciones de formación para conductores de camiones y autobuses, en las que nuestros formadores enseñan a los clientes cómo utilizar nuestros vehículos. También analizamos nuestros vehículos eléctricos y sus requisitos específicos. Además de otros contenidos, como por ejemplo la eficiencia del combustible, los tiempos de inactividad y los costos operativos, la capacitación tiene como objetivo aumentar la seguridad vial. Entre otras cosas, se debe instruir a los conductores para que aprovechen al máximo el potencial de nuestras tecnologías de seguridad.

Información Adicional

Acerca de este informe

GRI 2-2

La información en nuestro capítulo "Sustentabilidad en Daimler Truck" se refiere a todo el Grupo Daimler Truck. Encontrará más información en la sección **Modelo Comercial**. El período del informe corresponde a nuestro ejercicio económico, que va del 1 de enero al 31 de diciembre.

Declaración no financiera del Grupo

GRI 2-5

La declaración no financiera del Grupo con arreglo a los artículos 315b y 315c en relación con los artículos 289c a 289e del Código de Comercio alemán (Handelsgesetzbuch o "HGB") se sometió a una auditoría empresarial para obtener una garantía limitada. Contiene la información esencial sobre los aspectos de las preocupaciones medioambientales, las preocupaciones de los empleados, las preocupaciones sociales, la lucha contra la corrupción y el soborno, y el respeto de los derechos humanos en el capítulo "Sustentabilidad en Daimler Truck", así como información sobre el Modelo Comercial y los riesgos no financieros en el **Informe de Riesgos y Oportunidades**. Parte de la declaración no financiera dentro del capítulo "Sustentabilidad en Daimler Truck" son los textos y tablas marcados correspondientemente (▼▲). Otros textos, tablas, referencias cruzadas y contenidos de páginas web externas son informaciones adicionales que no forman parte de la declaración no financiera del Grupo y, por tanto, no han sido auditados.

Daimler Truck aplica las directrices de la Global Reporting Initiative ("GRI") como marco para la elaboración de informes externos. El contenido de la declaración no financiera del Grupo, junto con la información adicional que puede encontrarse en este informe y en nuestra página web, se ha elaborado de acuerdo con las normas GRI.

El índice de contenidos GRI puede consultarse en nuestro www.daimlertruck.com/en/sustainability/reportings. Además de los Objetivos de Desarrollo Sustentable (SDG), en los que nos centramos, hacemos referencia a otros SDG a los que contribuimos con nuestras actividades. Encontrará más información en www.daimlertruck.com/en/sustainability.

En 2022 se llevó a cabo un análisis de materialidad para determinar el contenido pertinente de los informes de conformidad con los artículos 289c y 315c del HGB. Para más detalles, consulte la sección “Análisis de Materialidad” en el capítulo **Gobierno Corporativo Responsable**.

¿Qué ha cambiado en este informe?

GRI 2-4

La información cualitativa del informe se refiere principalmente al ejercicio 2023, mientras que las cifras clave presentadas abarcan en general tres años. La fecha de presentación para la recopilación de datos cuantitativos fue el 31 de diciembre de 2023. Las desviaciones aisladas se señalan en cada caso.

La escisión de Daimler Truck AG de Daimler AG en diciembre de 2021 dio lugar a cambios organizativos, por lo que los datos de 2021 sólo pueden compararse parcialmente con los datos del actual año de informe 2023.

Consideramos que la presentación de informes integrados es otro mecanismo importante para seguir desarrollando nuestra estrategia comercial sustentable. Después de la primera integración completa del informe de sustentabilidad en el Informe Anual de 2022, también renunciamos a un Informe de Sustentabilidad separado en este año de informe, también en anticipación a la próxima legislación de la UE, particularmente en forma de la Directiva sobre Informes de Sustentabilidad Corporativa (CSRD).

Taxonomía de la UE

Las empresas están obligadas a aplicar el Reglamento sobre Taxonomía si deben elaborar un estado no financiero de conformidad con los artículos 19a y 29a de la Directiva Contable de la UE, desarrollados por el artículo 289b, subsección 1, y el artículo 315b, apartado 1, del Código de Comercio alemán (HGB). De acuerdo con ello, Daimler Truck está obligada a aplicar el Reglamento de Taxonomía desde el ejercicio 2021. Y, por lo tanto, Daimler Truck está obligada a aplicar el Reglamento sobre Taxonomía. Podrá encontrar la información completa y tablas en el capítulo **Taxonomía de la UE**.

Datos energéticos y medioambientales relacionados con la producción

GRI 305-1/-2

Los datos de la sección Medio Ambiente se basan en la estructura del Grupo a la fecha del informe del 31 de diciembre de 2023. Esto incluye todos los centros de producción y pistas de pruebas y centros de I+D seleccionados de las empresas del Grupo controladas por Daimler Truck, así como empresas conjuntas seleccionadas con una participación del 50%. Los centros de producción incluyen todos los centros "Completely Built Up" ("CBU"), "Completely Knocked Down" ("CKD") y Remanufacturing ("Reman"). Si se utilizaron valores estimados para el informe de 2022, estos han sido reemplazados por los datos más recientes del informe actual.

Los datos medioambientales se recogen de los centros en nuestro sistema de datos medioambientales. Cuando no estaban disponibles cifras reales en febrero de 2024, se realizaron estimaciones sobre la base de las cifras del año anterior y el cambio en la producción.

Las emisiones a la atmósfera se miden periódicamente y se extrapolan al año, y las emisiones de COV también se calculan en función de diversos parámetros de entrada o salida.

Daimler Truck calcula y documenta sus emisiones de CO_2 según el Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 de la Greenhouse Gas Protocol Initiative, de acuerdo con las categorías Ámbito 1 y Ámbito 2. Las emisiones de Ámbito 1 y Ámbito 2 se documentan de acuerdo con el enfoque de Control del Protocolo de Gases de Efecto Invernadero.

En los informes anteriores, se informaron las emisiones de CO_2 ámbito 1 y 2 de Daimler Truck. A partir de este informe, se reportarán las emisiones en equivalentes de CO_2 (CO_{2e}). Todas las emisiones directas de CO_{2e} procedentes de fuentes propias de nuestra empresa (Ámbito 1), las emisiones indirectas resultantes de la generación de la electricidad adquirida y la calefacción de distrito (Ámbito 2).

Ámbito 1: Calculamos nuestras emisiones directas procedentes de la combustión de combustibles, gasóleo de calefacción, gas natural, gas licuado de petróleo y carbón con factores fijos de emisión de CO_{2e} según lo especificado por el Servicio Digital Gubernamental (GDS) del gobierno británico (GOV.UK).

Ámbito 2: Calculamos las emisiones indirectas de la calefacción de distrito y la electricidad de generación externa de forma diferenciada en términos de tiempo y región. La contabilidad del CO_{2e} se lleva a cabo utilizando el enfoque contable "basado en el mercado". Para ello, recopilamos los factores de emisión de CO_{2e} de las tarifas eléctricas locales o de las empresas de suministro eléctrico en nuestros centros de todo el mundo. Cuando no estén disponibles, se seguirá utilizando el factor de emisión medio actual publicado para el país respectivo por la Agencia Internacional de la Energía ("AIE") o para EE. UU. por la Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE. UU. (US EPA). A efectos comparativos, las emisiones de CO_{2e} también se notifican de acuerdo con el método "basado en la ubicación", que sólo incluye los factores de emisión específicos de cada país.

Información específica sobre medio ambiente y energía

El consumo de recursos y las emisiones dependen en gran medida del volumen de producción. Por lo tanto, calculamos valores específicos para las áreas de producto de nuestro Negocio Industrial. Para ello, los datos de las plantas de producción se basan en el número de vehículos producidos en las áreas de producto en las plantas controladas por la empresa. Recopilamos los valores específicos de acuerdo con la asignación por segmentos vigente desde diciembre de 2021. Los datos específicos obtenidos de este modo sólo pueden representar valores de referencia generales, ya que no tienen en cuenta el desarrollo de la integración vertical de la producción, la variedad de productos y las características especiales de la red de producción, que en algunos casos se extiende a través de los segmentos.

Datos sobre los empleados

GRI 2-7

Los datos relativos a los empleados se basan en la estructura del Grupo al 31 de diciembre de 2023. La definición de los empleados se basa en el equivalente a tiempo completo de la plantilla activa. La plantilla activa comprende los contratos de trabajo no permanentes o indefinidos, excluidos los becarios, los estudiantes en prácticas, los diplomados, los candidatos a doctorados, los estudiantes en activo, los expertos superiores, los trabajadores de vacaciones, los trabajadores temporales y sin contratos de trabajo inactivos, como los permisos parentales, los años sabáticos, las asignaciones internacionales y jubilación parcial en la fase de liberación.

Datos sobre salud, seguridad y bienestar laborales

GRI 403-9

Los datos del capítulo salud, seguridad y bienestar se basan en la estructura del Grupo a 31 de diciembre de 2023. Para la presentación de los datos se utilizan los datos de los sistemas internos de Daimler Truck. En el caso de las cifras clave de accidentes, se incluyen todos los centros de producción y las pistas de pruebas y centros de I+D y administración de las compañías del Grupo controladas por Daimler Truck. Los centros de producción incluyen todos los centros CBU, CKD y Reman. No se ha realizado ningún ajuste retroactivo de las cifras para 2022.

B. 63

Empleados por regiones

	• 2023	• 2022	2021
Europa	48,281	47,270	45,251
mujeres	6,789	6,414	5,582
América del Norte	29,860	29,696	27,115
mujeres	5,873	5,656	5,213
América Latina[1]	8,755	10,659	10,756
mujeres	1,114	1,230	1,200
Asia	15,713	15,500	15,259
mujeres	1,565	1,498	1,469
Africa	1,562	1,356	1,223
mujeres	284	224	185
Australia/Oceania	245	249	245
mujeres	85	75	78
Total	**104,416**	**104,729**	**99,849**
mujeres	15,711	15,097	13,727

1 Excluyendo a México.

B. 64

Empleados por grupo

	• 2023	• 2022	2021
Industrial	63,039	65,194	63,033
mujeres	5,326	5,202	4,834
Administración	41,378	39,536	36,816
mujeres	10,385	9,895	8,893
Total	**104,416**	**104,729**	**99,849**
mujeres	15,711	15,097	13,727
Otros grupos de empleados[1]			
Pasantes	2,958	2,855	2,665
mujeres	483	506	503
Internos/graduados /estudiantes doctorado /otros estudiantes/expertos senior	1,424	1,139	858
mujeres	566	449	330

1 En Pantilla.

B. 65

Tasa de contrataciones externas[1]

en %	2023	2022	2021
Europa	6.5	7.7	2.5
mujeres	9.1	11.2	3.8
América del Norte	12.0	16.7	25.1
mujeres	16.6	20.6	27.2
América Latina[2]	5.7	12.9	3.5
mujeres	7.7	10.7	5.2
Asia	7.8	9.5	5.7
mujeres	12.7	14.9	7.7
Africa	4.3	2.0	3.4
mujeres	8.0	5.9	5.7
Australia/Oceania	10.8	13.3	14.8
mujeres	17.4	13.2	20.8
Total	**8.2**	**11.0**	**9.2**
mujeres	12.1	14.9	12.9

1 Con base en fuerza laboral permanente en plantilla.
2 Excluyendo a México.

B. 66

Tasa de rotación de empleados

en %	2023	2022	2021
Europa	6.1	6.2	6.9
mujeres	5.0	5.8	7.8
América del Norte	12.4	12.7	15.1
mujeres	6.0	8.9	11.0
América Latina[2]	26.0	15.9	5.9
mujeres	18.6	12.0	7.1
Asia	6.1	7.6	7.1
mujeres	8.2	11.5	7.8
Africa	4.4	4.0	4.4
mujeres	5.6	5.3	7.3
Australia/Oceania	14.6	12.9	50.6
mujeres	9.9	15.9	26.4
Total	**9.8**	**9.3**	**9.1**
mujeres	6.7	8.0	9.0

1 Con base en fuerza laboral permanente en plantilla.
2 Excluyendo a México.

B.67

Tasa de rotación de empleados despido motivado[1]

en %	2023	2022	2021
Europa	0.9	1.8	1.8
mujeres	1.2	2.2	1.9
América del Norte	6.7	8.2	10.6
mujeres	5.7	8.6	10.1
América Latina[2]	0.0	0.0	0.0
mujeres	0.0	0.0	0.0
Asia	0.7	1.7	2.2
mujeres	1.4	2.7	3.1
Africa	1.0	0.3	1.1
mujeres	0.0	1.1	3.1
Australia/Oceania	4.2	7.1	6.6
mujeres	3.7	10.6	7.5
Total	**2.5**	**3.4**	**4.0**
mujeres	2.8	4.4	4.9

1 Con base en fuerza laboral permanente en plantilla.
2 Excluyendo a México.

B. 68

Empleo por relación de empleo

	2023	2022	2021
Permanente	**100,928**	**101,047**	**96,691**
mujeres	15,371	14,800	13,433
Europa	47,241	46,036	44,513
mujeres	6,602	6,297	5,485
América del Norte	29,786	29,627	26,981
mujeres	5,863	5,645	5,179
América Latina[1]	8,716	10,610	10,718
mujeres	1,105	1,221	1,196
Asia	13,421	13,322	13,083
mujeres	1,447	1,377	1,319
Africa	1,531	1,215	1,160
mujeres	272	187	178
Australia/Oceania	233	237	237
mujeres	81	72	76
Temporal	**3,489**	**3,682**	**3,157**
mujeres	340	298	294
Europa	1,041	1,233	738
mujeres	187	117	97
América del Norte	74	69	134
mujeres	10	11	34
América Latina	39	49	18
mujeres	9	9	4
Asia	2,292	2,178	2,176
mujeres	118	121	150
Africa	31	141	63
mujeres	12	37	7
Australia/Oceania	12	12	8
mujeres	4	3	2
Total*	**104,416**	**104,729**	**99,849**
mujeres	15,711	15,097	13,727
Tiempo completo	101,475	**101,947**	**95,507**
Mujeres	14,325	13,754	12,226
Tiempo parcial	2,941	**2,782**	**4,342**
mujeres	1,386	1,343	1,501

1 Excluyendo a México.

B.69

Empleados por grupo de edad[1]

	- 2023	- 2022	2021
en %			
menos de 25 años	7.8	8.1	10.1
25 hasta menores de 35 años	23.9	24.0	22.9
35 hasta menores de 45 años	26.5	26.2	25.7
45 hasta menores de 55 años	25.5	25.7	25.7
55 años y mayores	16.3	16.0	15.6

1 En plantilla.

Nota del Editor

GRI 2-3

Nuestro último Informe de Anual con el capítulo de Sustentabilidad en Daimler Truck se publicó el 10 de marzo de 2023.

Persona de Contacto

Informe de Sustentabilidad
Sustainability_dt@daimlertruck.com.



Adquisición – Información Relevante y Explicación

Informe de conformidad con la Sección 315a y Sección 289a del Código de Comercio de Alemania (Handelsgesetzbuch o HGB)

Integración del capital suscrito.
Al 31 de diciembre de 2023, el capital suscrito de Daimler Truck Holding AG (en lo sucesivo, también la "Compañía") asciende a € 822,951,.882. El capital social está dividido en 822,951,882 acciones nominativas sin valor nominal. De conformidad con la Sección 67, apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o AktG), los derechos y obligaciones derivados de las acciones existen exclusivamente en relación con la Compañía a favor y en contra de la persona inscrita en el registro de acciones. A excepción de las acciones propias, sobre las que la Compañía tiene la titularidad (acciones de tesorería), de las que la Compañía no obtiene ningún derecho, todas las acciones confieren los mismos derechos a sus titulares. Cada acción concede a su titular un voto y, con excepción de las nuevas acciones sin derecho a dividendos, una participación igual en las utilidades de acuerdo con la distribución de dividendos aprobada por la Asamblea de Accionistas. Los derechos y obligaciones derivados de las acciones se basan en la legislación aplicable, en particular en los artículos 12, 53a y siguientes, 118 y siguientes y 186 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Al 31 de diciembre de 2023, la Compañía tenía 17,668,525 acciones de tesorería que han sido adquiridas en el curso del programa de recompra de acciones que inició en agosto de 2023.

Restricciones que afectan los derechos de voto o la transferencia de acciones.
La Compañía no tiene derecho alguno por acciones en tesorería. En los casos descritos en la Sección 136 de Ley de Sociedades Mercantiles Alemania (AktG), los derechos a voto de las acciones de tesorería se nulifican por ley.

En el marco de la separación del negocio de vehículos industriales del Grupo Mercedes-Benz mediante la escisión de una participación mayoritaria de Daimler Truck AG en favor de Daimler Truck Holding AG, el Grupo Mercedes-Benz AG, Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH y Daimler Truck Holding AG celebraron el 6 de agosto de 2021 el denominado acuerdo de desconsolidación como anexo al acuerdo de escisión y transferencia de activos, que entró en vigor al momento de la inscripción de la escisión y transferencia de activos en el registro comercial de Mercedes-Benz Group AG como entidad legal transmisora el 9 de diciembre de 2021. Con ello se pretende garantizar que una mayoría de facto de Mercedes-Benz Group AG en la Asamblea de Accionistas de Daimler Truck Holding AG no dé lugar a una relación de control y a la correspondiente obligación de consolidación plena de Daimler Truck Holding AG en el Grupo Mercedes-Benz AG. Para ello, el acuerdo de desconsolidación prevé, entre otras cosas, que Mercedes-Benz Group AG y Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH se comprometan a no ejercer sus derechos de voto en la elección de dos de los diez representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG en la Asamblea de Accionistas de Daimler Truck Holding AG.

Además, el acuerdo estipula la obligación de Mercedes-Benz Group AG y de Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH de no ejercer sus derechos de voto en caso de una (re) elección anticipada de los representantes individuales de los accionistas o en caso de elección de miembros sustitutos, siempre que se adopte un acuerdo sobre el (re) nombramiento o la sustitución de un miembro del Comité en cuya elección original no hayan ejercido sus derechos de voto. Esto también se aplica a las resoluciones sobre la destitución de miembros del Comité de Vigilancia, en la medida en que no hayan ejercido sus derechos de voto en la elección de los correspondientes miembros del Comité de Vigilancia sobre la base del acuerdo de desconsolidación. Por lo que respecta a la elección de los ocho representantes de los accionistas para los que Mercedes-Benz Group AG y Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH tienen derecho a ejercer sus derechos de voto en virtud del acuerdo de desconsolidación, dicho acuerdo establece que Mercedes-Benz Group AG y Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH presentarán las correspondientes propuestas al Comité de Vigilancia de la Compañía con la debida antelación a la adopción del acuerdo sobre sus propuestas de elección. El acuerdo de desconsolidación entró en vigor al producirse la escisión y tiene una duración inicial hasta la celebración de la quinta Asamblea Anual de Accionistas de Daimler Truck Holding AG tras la Asamblea Anual de Accionistas de Daimler Truck Holding AG de 2022, y se prorrogará si no es debidamente rescindido por ninguna de las partes. Sin perjuicio de las aprobaciones que se produzcan en virtud de la legislación sobre control de fusiones e inversiones, el acuerdo finalizará, de conformidad con la Sección 158, apartado 2, del Código Civil de Alemania (BGB) (condición suspensiva), si la participación (in) directa del Grupo Mercedes-Benz AG en Daimler Truck Holding AG cae por debajo del 20.00 % de las acciones.

En el contexto del acuerdo de separación del Grupo, que también es un anexo al acuerdo de escisión y transferencia de activos, que se notariza el 6 de agosto de 2021, Mercedes-Benz Group AG se comprometió a no vender ninguna de las acciones de Daimler Truck Holding AG, de forma directa o indirecta en posesión de Mercedes-Benz Group AG al momento de la consumación del acuerdo de la escisión y transferencia de activos sin el consentimiento previo de Daimler Truck Holding AG hasta la conclusión del día que sea 36 meses después del

primer día de cotización de las acciones de Daimler Truck Holding AG en la Bolsa de Frankfurt (período de bloqueo). Las enajenaciones a empresas asociadas en el sentido del artículo 15 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) o a Mercedes-Benz Pension Trust e.V. (anteriormente Daimler Pension Trust e.V.), así como cualquier medida que no sea causada por cualquier conducta (acción, tolerancia u omisión) de Mercedes-Benz Group AG, quedan excluidas de esta obligación. Si, en opinión del consejo de administración de Mercedes-Benz Group AG, dicha enajenación es necesaria en el sentido de una gestión prudente y concienzuda (artículo 93, apartado 1 de la Ley alemana de Sociedades Mercantiles (AktG)), teniendo en cuenta la consideraciones económicas y estratégicas vigentes en el momento pertinente Mercedes-Benz Group AG, sin el consentimiento previo de Daimler Truck Holding AG, no se verá impedido por el acuerdo de separación del grupo de enajenar las acciones de Daimler Truck Holding AG sujetas al bloqueo período desde el final del día que cae doce meses después del primer día de negociación de las acciones de Daimler Truck Holding AG en la Bolsa de Valores de Frankfurt (es decir, el 11 de diciembre de 2022). Se exceptúan las enajenaciones a un competidor directo de Daimler Truck Holding AG, que no están permitidas dentro del período de bloqueo. Además, Mercedes-Benz Group AG ha indicado, en relación con el modo de enajenación, que, en caso de enajenación dentro de los primeros seis años después del primer día de negociación bursátil de las acciones de Daimler Truck Holding AG, vender las acciones correspondientes de Daimler Truck Holding AG principalmente de tal manera que la enajenación dé lugar a un aumento del capital flotante de Daimler Truck Holding AG, a menos que esta forma de enajenación no sea compatible con las obligaciones del consejo de administración de Mercedes-Benz Group AG (artículo 93, apartado 1 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG)).

Acciones de Daimler Truck Holding AG, que los empleados de Daimler Truck AG y sus filiales alemanas han adquirido en el marco del programa de acciones para empleados de Daimler Truck AG de conformidad con los artículos 71d frase 2, 71, apartado 1, número 2 de la Ley de Sociedades Mercantiles alemanas. (AktG), están sujetos a un bloqueo hasta el final del año siguiente al de la adquisición.

De acuerdo con las condiciones del plan y las directrices sobre propiedad de acciones de los Performance Phantom Share-Plans (PPSP) y Virtual Share-based Equity Plans (VESP), los miembros del Consejo de Administración deben adquirir acciones de Daimler Truck Holding AG

Participaciones accionarias que superan el 10.00 % de los derechos de voto

Al 31 de diciembre de 2023, Mercedes-Benz Group AG, con domicilio social en Stuttgart, Alemania, era titular del 23.44 % de los derechos de voto de Daimler Truck Holding AG. Como subsidiaria al cien por ciento del Grupo Mercedes-Benz AG, Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, con domicilio social en Schönefeld, Alemania, poseía el 6.57 % de los derechos de voto de Daimler Truck Holding AG en la fecha del informe. La proporción de derechos de voto de Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH como subsidiaria representan, por lo tanto, el 30.01 % de los derechos de voto.

Adicionalmente, los derechos de voto en Daimler Truck Holding AG que fueron transferidos vía Mercedes-Benz Pensión Trust e.V., a un fondo de inversión a fines de enero de 2022 para garantizar pasivos por pensiones del Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz AG se atribuyen al Mercedes-Benz Group AG de conformidad con el artículo 34 de la Ley Sobre el Comercio De Valores de Alemania (Wertpapierhandelsgesetz o "WpHG"). De acuerdo con la información en la notificación de derechos de voto del Mercedes-Benz Group AG del 28 de enero de 2022, esto afectó a acciones en una proporción del 4.99 % del capital social de Daimler Truck Holding AG. El número total de derechos de voto de Mercedes-Benz Group AG o atribuidos al Mercedes-Benz Group AG de conformidad con la Ley Sobre el Comercio De Valores de Alemania ("WpHG") al 31 de diciembre de 2023 es por un total del 35.00% de los derechos de voto.

Otras participaciones directas o indirectas del capital social de la Sociedad que alcanzan o superan el 10.00 % de los derechos de voto no fueron informadas a la Compañía y se desconocen.

Requisitos legales y disposiciones establecidos en el Acta Constitutiva sobre el nombramiento y cese de los miembros del Consejo de Administración y sobre las modificaciones al Acta Constitutiva

Los miembros del Consejo de Administración son nombrados y destituidos en virtud de los artículos 84 y 85 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) y la Sección 31 de la Ley de Codeterminación de Alemania

(Mitbestimmungsgesetz o MitbestG). De conformidad con el artículo 84 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), los miembros del Consejo de Administración son nombrados por el Comité de Vigilancia por un período máximo de cinco años. De acuerdo con la recomendación B. 3 del Código de Gobierno Corporativo de Alemania, el nombramiento inicial de los miembros del Consejo de Administración debe ser de un máximo de tres años. Antes de que Daimler Truck Holding AG cotizara en bolsa, Martin Daum ya había sido nombrado miembro del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG hasta el 28 de febrero de 2025, Jochen Goetz hasta el 30 de junio de 2026 y Jürgen Hartwig hasta el 30 de noviembre de 2026; Jochen Goetz dejó su puesto al fallecer el 5 de agosto de 2023. Esta excepción se especificó y explicó en la Declaración de Cumplimiento con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania. El nombramiento de los demás miembros del Consejo de Administración sigue la recomendación. Desde el 10 de diciembre de 2021, las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG estipulan que el nombramiento inicial de los miembros del Consejo de Administración será por un máximo de tres años en el futuro. Se permite la renovación o la prórroga del mandato, en cada caso por un máximo de cinco años.

De conformidad con la Sección 31, apartado 2, de la Ley de Codeterminación de Alemania (MitbestG), el Comité de Vigilancia nombra a los miembros del Consejo de Administración por una mayoría que comprende al menos dos tercios de los votos de sus miembros. Si el nombramiento no se realiza de este modo, el Comité de Mediación del Comité de Vigilancia, que aún debe establecerse en Daimler Truck Holding AG en cuanto la Ley de Codeterminación alemana sea aplicable a este respecto, presentará una propuesta de nombramiento al Comité de Vigilancia en el plazo de un mes a partir de la votación en la que no se haya alcanzado la mayoría requerida. El Comité de Vigilancia nombra entonces a los miembros del Consejo de Administración por mayoría de votos de sus miembros. Si el nombramiento sigue sin producirse, el Presidente del Comité de Vigilancia dispone entonces de dos votos en una nueva votación. Este procedimiento se aplica de forma análoga a la revocación del nombramiento de los miembros del Consejo de Administración

De conformidad con el Artículo 6 de los Estatutos Sociales, el Consejo de Administración tiene por lo menos dos miembros. El número de miembros es decidido por el Comité de Vigilancia.

El Comité de Vigilancia puede nombrar a un miembro del Consejo de Administración como Presidente del consejo de Administración y a un vicepresidente del Consejo de Administración. En caso de que un miembro requerido del Consejo de Administración falte, una parte afectada puede aplicar en casos urgentes para que el miembro sea nombrado por el tribunal de conformidad con la Sección 85 Apartado 1 de Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). De conformidad con la Sección 84 Apartado 4 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), el Comité de Vigilancia puede revocar el nombramiento de un miembro del Consejo de Administración y el nombramiento del Presidente del Consejo de Administración en caso de existir causa justificada para hacerlo.

De conformidad con la Sección 179, apartado 1, párrafo 1, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), el acta constitutiva sólo puede modificarse mediante un acuerdo de la Asamblea General de Accionistas. Salvo que las disposiciones vinculantes de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania o el acta constitutiva establezcan lo contrario, los acuerdos de la Asamblea General de Accionistas se adoptan por mayoría simple de los votos emitidos, de conformidad con el artículo 133 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania y el Artículo 15, Párrafo 2, Oración 1, de los Estatutos Sociales. En la medida en que la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania exige también la mayoría del capital social representado para la adopción de un acuerdo, bastará con la mayoría simple del capital social representado, de conformidad con el artículo 15, apartado 2, párrafo 2, del acta constitutiva, en la medida en que sea legalmente admisible. Según el artículo 15, apartado 2, párrafo 3, de los Estatutos Sociales, la destitución de un miembro del Comité de Vigilancia elegido por los accionistas requiere una mayoría de al menos tres cuartos de los votos emitidos. De conformidad con el artículo 179, apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania, la modificación del objeto social requiere, además de la mayoría simple de los votos, una mayoría de las tres cuartas partes del capital social representado; el acta constitutiva no hace uso de la posibilidad de especificar una mayoría más amplia del capital social a tal efecto. Según el artículo 9, apartado 8, del acta constitutiva, el Comité de Vigilancia puede decidir sobre las modificaciones de los Estatutos Sociales que sólo afectan a la redacción. De acuerdo con la Sección 181, apartado 3, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania, las modificaciones a los Estatutos Sociales surtirán efecto a partir de su inscripción en el registro mercantil.

Autoridad del Consejo de Administración para emitir o recomprar acciones

Por acuerdo de la Asamblea Extraordinaria de Accionistas del 5 de noviembre de 2021, que entró en vigor el 9 de diciembre de 2021 al ejecutarse el acuerdo de escisión y transferencia de activos del 6 de agosto de 2021, se autorizó al Consejo de Administración, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, a adquirir acciones propias de la Compañía (acciones de tesorería) para cualquier fin permitido hasta el 31 de octubre de 2026, hasta un máximo del 10.00 % del capital social existente en el momento en que surta efecto la autorización o -si este valor es inferior- en el momento en que se ejerza la autorización, y utilizarlas para cualquier otro fin legalmente permitido, además de venderlas en bolsa u ofrecerlas a todos los accionistas en proporción a sus participaciones. Las acciones pueden utilizarse, entre otras cosas, con la exclusión de los derechos de suscripción de los accionistas y con el consentimiento del Comité de Vigilancia, en el contexto de fusiones y adquisiciones de empresas o pueden venderse contra pago en efectivo a terceros a un precio que no sea significativamente inferior al precio en bolsa en el momento de la venta. Las acciones adquiridas también pueden utilizarse para dar servicio a bonos convertibles y/o bonos con derechos especiales de suscripción emitidos y para emitir acciones a los empleados de la Compañía y a los empleados y consejos de administración de las subsidiarias en el sentido de las Secciones 15 y siguientes de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Las acciones propias también pueden ser canceladas.

Durante la vigencia de la autorización, el total de las acciones propias de la Compañía utilizadas con exclusión de los derechos de suscripción de los accionistas no podrá representar más del 10.00 % del capital social en el momento en que surta efecto la autorización o, si es inferior, en el momento en que se ejerza. Si, durante la vigencia de la autorización hasta su ejercicio, se hace uso de otras autorizaciones para emitir o vender acciones de la Compañía o para emitir derechos que permitan u obliguen a la suscripción de acciones de la Compañía y se excluyen los derechos de suscripción de los accionistas en este proceso, esto se contabilizará en el límite del 10.00 % antes mencionado.

El Consejo de Administración fue autorizado, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, a adquirir acciones propias de la Sociedad hasta un máximo del 5.00 % del capital social existente en el momento en que esta autorización surta efecto, también con el uso de derivados (opciones de venta y compra, compras a plazo o una combinación de estos instrumentos), por lo que el plazo de los derivados no puede superar los 18 meses y la compra de las acciones en ejercicio del derivado no puede concluirse después del 31 de octubre de 2026.

Sobre la base de la autorización antes mencionada y con la aprobación del Consejo de Supervisión, el Consejo de Administración acordó un programa de recompra de acciones el 10 de julio de 2023. Sobre esta base, acciones propias por un valor de hasta € 2 mil millones (sin incluir los costos accesorios de adquisición). están destinados a ser adquiridos en bolsa en un período de hasta 24 meses. La recompra de acciones se realizará en dos tramos.

Las acciones adquiridas serán canceladas y el capital social reducido en consecuencia. Desde el 2 de agosto de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2023 se adquirieron 17,668,525 acciones por valor de € 557 millones. Más información sobre el programa de recompra de acciones se puede encontrar en www.daimlertruck.com/en/investors/share/share-buyback-program.

Por acuerdo de la Asamblea Extraordinaria de Accionistas del 5 de noviembre de 2021, que también entró en vigor el 9 de diciembre de 2021, se autorizó al Consejo de Administración, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, a ampliar el capital social de Daimler Truck Holding AG en una o varias ocasiones, a partir del 31 de octubre de 2026 o antes, total o parcialmente, hasta un total de € 329,180,752 mediante la emisión de nuevas acciones nominativas sin valor nominal a cambio de aportaciones en efectivo o y/o en especie y, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, excluir el derecho de suscripción de los accionistas bajo determinadas condiciones y dentro de unos límites definidos (Capital Autorizado 2021). En estas condiciones definidas, el derecho de suscripción puede excluirse, entre otras cosas, en el caso de los aumentos de capital contra aportaciones distintas a efectivo con el fin de adquirir una empresa y en el caso de los aumentos de capital en efectivo si el precio de emisión de las nuevas acciones no es significativamente inferior al precio en bolsa de las acciones ya cotizadas

La suma de las acciones emitidas a cambio de aportaciones en efectivo y/o distintas a efectivo en virtud de esta autorización, con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas, no podrá representar más del 10.00 % del capital social en el momento en que esta autorización surta efecto. Este límite incluirá las acciones que (i) se emitan o vendan durante la vigencia de esta autorización con exclusión del derecho de suscripción, y (ii) se emitan o puedan o deban emitirse para dar servicio a obligaciones con derechos de conversión u opción o a obligaciones de conversión u opción, siempre que las obligaciones se emitan después de la entrada en vigor de esta autorización con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas.

Aún no se ha hecho uso del capital autorizado 2021.

Acuerdos materiales sujetos a la condición de un cambio de control

Existen los siguientes acuerdos materiales que contienen disposiciones en caso de cambio de control en Daimler Truck Holding AG, como puede ocurrir, entre otras cosas, como resultado de una oferta pública de adquisición:

una línea de crédito sindicada no utilizada por un total de € 5.0 miles de millones que se concluyó en agosto de 2021 y una línea de crédito revolvente no utilizada por € 1.0 miles de millones que concluyó en septiembre de 2022. Las líneas de crédito mencionadas prevén un derecho de rescisión por parte de los prestamistas en caso de que (i) Daimler Truck Holding AG se convierta en subsidiaria de otra empresa o (ii) Daimler Truck Holding AG sea controlada por una o varias personas, actuando de forma individual o conjunta. Por subsidiaria en el sentido de las líneas de crédito sindicadas se entiende, en cada caso en relación con una sociedad, otra sociedad (i) que esté controlada directa o indirectamente por la sociedad mencionada en primer lugar, (ii) en la que más del 50.00 % del capital suscrito (u otro capital) pertenezca directa o indirectamente a la sociedad mencionada en primer lugar, o (iii) que sea subsidiaria de otra subsidiaria de la sociedad mencionada en primer lugar. Por control, en el sentido de las líneas de créditos sindicados, se entiende, en cada caso, (i) el derecho a determinar los asuntos de una empresa, (ii) el derecho a controlar la composición del Consejo de Administración o consejos similares, o (iii) el derecho a controlar la composición del Comité de Vigilancia (en la medida en que sea elegido por los accionistas).

- un acuerdo de uso de marcas y dominios entre Daimler Truck AG y Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG (anteriormente, Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG), subsidiaria al total de Mercedes-Benz Group AG, que prevé que en caso de adquisición del control de Daimler Truck AG por parte de uno o varios terceros, este acuerdo puede ser rescindido. La rescisión tendría como consecuencia, entre otras cosas, que la marca Mercedes-Benz cedida a Daimler Truck AG para su uso a perpetuidad y otros derechos de licencia no podrían seguir utilizándose una vez transcurridos los plazos estipulados. Asimismo, en caso de venta o escisión de unidades de negocio de Daimler Truck AG o de partes de estas, la marca Mercedes-Benz y los derechos licenciados sólo podrán seguir siendo utilizados por el segmento escindido o vendido si se celebra un nuevo contrato de licencia con Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG. Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG ofrecerá de buena fe este tipo de acuerdo de licencia a la unidad de negocio escindida o vendida si ésta garantiza que los requisitos de calidad acordados entre Daimler Truck AG y Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co., KG y que la reputación de los derechos licenciados sigue estando garantizada.

Otra información relevante sobre la adquisición

No hay acciones que confieran derechos especiales de control. Los empleados titulares de acciones en Daimler Truck Holding AG ejercen sus derechos de control de la misma forma que cualquier otro accionista de conformidad con las disposiciones legales y las disposiciones del Acta Constitutiva. Además, la Compañía no ha suscrito ningún acuerdo de compensación con los miembros del Consejo de Administración o los empleados en caso de una oferta pública de adquisición.

Informe de Riesgos y Oportunidades

El Grupo Daimler Truck está expuesto a un gran número de riesgos: riesgos relacionados con las actividades comerciales de Daimler Truck Holding AG y sus filiales y riesgos derivados de influencias externas. Un riesgo se define como el peligro de que acontecimientos, desarrollos o acciones impidan al Grupo o a uno de sus segmentos alcanzar sus objetivos. Esto incluye riesgos financieros y no financieros. Al mismo tiempo, es importante identificar las oportunidades para asegurar y mejorar la competitividad del Grupo Daimler Truck. Una oportunidad se define como la posibilidad de aprovechar acontecimientos, desarrollos o acciones para asegurar la consecución de los objetivos previstos del Grupo o de un segmento, o incluso superarlos.

Para identificar, evaluar y gestionar activamente los riesgos y las oportunidades empresariales en una fase temprana, se utilizan sistemas eficaces de gestión y control, que se agrupan en el llamado sistema de gestión de riesgos y oportunidades. Los riesgos y las oportunidades no se compensan.

B. 70

Evaluación de probabilidad de ocurrencia / posible impacto

Nivel	Probabilidad de Ocurrencia
Bajo	> 0% a 33%
Medio	> 33% a 66%
Alto	> 66% a 100%

Nivel	Posible impacto
Bajo	> €0 a < €150 millones
Medio	≥ €150 millones a < €300 millones
Alto	≥ €300 millones

Sistema de gestión de riesgos y oportunidades

El sistema de **gestión de riesgos** tiene por objeto identificar, evaluar, controlar, supervisar y documentar de forma sistemática y continua los riesgos que ponen en peligro la continuidad de la Compañía y otros riesgos importantes para su éxito, con el fin de apoyar la consecución de los objetivos corporativos y aumentar la conciencia de riesgo en toda la Compañía. El sistema de gestión de riesgos está integrado en el sistema de gestión y planificación basado en valores del Grupo Daimler Truck y forma parte de todo el proceso de planificación, control e información en todas las empresas, segmentos y funciones corporativas.

El **sistema de gestión de oportunidades** del Grupo Daimler Truck se basa en el sistema de gestión de riesgos. El objetivo de la gestión de oportunidades es identificar en una fase temprana las oportunidades potenciales de desarrollos positivos dentro de las actividades empresariales y aprovecharlas al máximo para la Compañía adoptando las medidas adecuadas. El aprovechamiento de las oportunidades debe dar lugar a que se alcancen o superen los objetivos previstos.

Como parte del proceso de planificación, los riesgos y las oportunidades se consideran con un horizonte temporal de hasta cinco años. La información sobre riesgos y oportunidades en el informe combinado de la administración suele abarcar un año. En este documento se tienen en cuenta los riesgos y oportunidades relevantes que, por su alcance, no se han tenido ya en cuenta en el informe sobre la situación actual o en la planeación.

La evaluación de los riesgos se basa en la probabilidad de ocurrencia y el posible impacto, y los riesgos se clasifican como "bajos", "medios" o "altos". Estos niveles son también la base para evaluar el impacto potencial de las oportunidades. La probabilidad de ocurrencia no se tiene en cuenta aquí. Al evaluar el alcance de un riesgo o una oportunidad -salvo que se indique lo contrario- su impacto se considera en relación con el EBIT.

Para cuantificar los riesgos y oportunidades de cada categoría en el informe de la administración, se resumen los riesgos y oportunidades individuales de cada categoría.

La evaluación de las dimensiones, la probabilidad de ocurrencia y el posible impacto se basa en la clasificación que figura en la **tabla B. 70** y tiene lugar antes de las medidas previstas.

Para evaluar la **capacidad de asumir riesgos** del Grupo, se analizan los efectos potenciales de los riesgos sobre las utilidades, teniendo en cuenta los efectos de correlación, mediante una simulación de Monte Carlo (nivel de confianza: 99 %). En el caso de perfiles de riesgo y oportunidad simétricos, se incluyen también los efectos potenciales de las oportunidades sobre las utilidades. Los riesgos y oportunidades agregados se comparan con los fondos propios del Grupo Daimler Truck como cobertura de riesgos.

Los **aspectos relacionados con la sustentabilidad** están integrados en el proceso de gestión de riesgos de todo el Grupo Daimler Truck. Se trata de condiciones, acontecimientos o eventos relacionados con aspectos ambientales, sociales o de gobierno corporativo (Environmental, social and Governance - ESG), cuya ocurrencia puede afectar real o potencialmente a la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y a la situación financiera del Grupo Daimler Truck, así como a su situación financiera y de activos y a su reputación. Los riesgos y oportunidades relacionados con ESG que muy probablemente tengan un impacto negativo grave en los aspectos no financieros, de acuerdo con la Ley de Implementación de la Directiva de CSR (CSR- RUG), se pueden encontrar en las respectivas categorías del informe de riesgos y oportunidades según su causa.

La gestión de riesgos se basa en el principio de exhaustividad, lo cual significa que todos los riesgos identificados entran en el proceso de gestión de riesgos a nivel de las unidades individuales.

El alcance de consolidación para la gestión de riesgos y oportunidades corresponde al perímetro de consolidación de los Estados Financieros Consolidados y, en caso de ser necesario, va más allá del mismo. Se incluyen riesgos y oportunidades de los segmentos y unidades operativas, compañías asociadas significativas, negocios y operaciones conjuntos, así como de los departamentos corporativos.
Además, los empleados responsables de la gestión de riesgos tienen la tarea de definir medidas y, si es necesario, iniciarlas para prevenir, mitigar o proteger al Grupo contra los riesgos.

La gestión de oportunidades implica implementar medidas con las que se puedan aprovechar, mejorar y aprovechar (total o parcialmente) las oportunidades. La rentabilidad de una medida se evalúa antes de su implementación. Se supervisa continuamente el posible alcance y la probabilidad de que se produzcan todos los riesgos y oportunidades de cada unidad, así como las medidas respectivas que se hayan iniciado. El control se lleva a cabo en la Compañía a nivel de segmento, en función de los riesgos y oportunidades individuales. Daimler Truck Holding AG, la empresa matriz del grupo Daimler Truck, supervisa la implementación por segmentos como parte de sus funciones regulatorias, legales y de cumplimiento.

La integración organizacional de la gestión de riesgos y oportunidades la lleva a cabo la organización de gestión de riesgos que se ha establecido en el Grupo. La responsabilidad de la gestión del riesgo operacional y de los procesos de gestión de riesgos recae en los segmentos, funciones corporativas, unidades organizativas y empresas. Informan periódicamente a sus unidades superiores sobre los riesgos y oportunidades concretos.

Los riesgos materiales e inesperados deben ser comunicados inmediatamente. A través de los segmentos, la información para informar al Consejo de Administración y al Comité de Vigilancia y, finalmente, se transmite a la Gestión de Riesgos del Grupo. El Comité de Gestión de Riesgos del Grupo (GRMC, por sus siglas en inglés) es responsable de mejorar continuamente el sistema de gestión de riesgos y de evaluar su eficiencia y eficacia. El GRMC está compuesto por representantes de Contabilidad y Gestión de Resultados, del Departamento Jurídico, de Asuntos Legales y Cumplimiento, de Seguridad del Grupo y de Relaciones con los Inversionistas y M&A, así como por los directores financieros de los segmentos de Daimler Truck Holding AG. El GRMC está presidido por los miembros del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG responsables de Finanzas y Contraloría e Integridad y Asuntos Legales. El departamento de Auditoría Interna aporta las principales conclusiones sobre el sistema de control interno y de gestión de riesgos.

El **sistema de control interno con respecto al proceso contable** tiene como objetivo garantizar la corrección y la eficacia de la contabilidad y de los informes financieros. Está diseñado de acuerdo con el marco internacionalmente reconocido para los sistemas de control interno del Comité de Organizaciones Patrocinadoras de la Comisión Treadway (“COSO Internal Control - Integrated Framework”), se desarrolla continuamente y es parte integrante de los procesos de contabilidad e información financiera en las compañías, unidades organizativas y funciones corporativas pertinentes. El sistema incluye principios y procedimientos, así como controles preventivos y de detección.

La eficacia del sistema de control interno se evalúa sistemáticamente en relación con el proceso contable. El primer paso consiste en un análisis de riesgos y una definición de controles con el objetivo de identificar los riesgos significativos para los procesos de contabilidad e información financiera en las principales compañías, unidades organizativas y funciones corporativas. A continuación, se definen y documentan los controles necesarios de acuerdo con las directrices del Grupo. Para evaluar la eficacia de los controles, se prueban muestras aleatorias a intervalos regulares. Éstas constituyen la base de una autoevaluación para determinar si los controles son adecuados y eficaces. Los resultados de esta autoevaluación se documentan y notifican en un sistema informático a nivel de todo el Grupo, y se eliminan los puntos débiles de los controles. Las compañías, unidades organizativas y funciones corporativas seleccionadas confirman la eficacia del sistema de control interno con respecto al proceso contable al final del ciclo anual. El Consejo de Administración y el Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia son informados periódicamente sobre posibles deficiencias de control significativas y sobre la eficacia de los mecanismos de control establecidos. Sin embargo, el sistema de control interno del proceso contable no puede garantizar con absoluta certeza que se eviten siempre los errores fundamentales en la contabilidad.

El Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG es responsable de supervisar el sistema de control interno y de gestión de riesgos. El departamento de Auditoría Interna comprueba si se cumplen las condiciones marco legales y las directrices internas del sistema de control y gestión de riesgos del Grupo. En caso necesario, se adoptan medidas en colaboración con la administración correspondiente. El auditor externo examina el sistema de alerta temprana de riesgos integrado en el sistema de gestión de riesgos y comprueba si es fundamentalmente capaz de detectar a tiempo los riesgos que amenazan la continuidad del Grupo. Asimismo, informa al Comité de Auditoría y al Comité de Vigilancia sobre las deficiencias significativas detectadas en el sistema de control interno relacionado con contabilidad en el sistema de detección de riesgos de alerta temprana.

Los procesos y sistemas tanto del sistema de control interno como del sistema de gestión de riesgos son monitoreados de manera continua. Hemos introducido medidas de mejora adecuadas para eliminar las debilidades identificadas y garantizar la mejora continua de los procesos y sistemas.
La evaluación general de la idoneidad y eficacia del sistema de control interno y del sistema de gestión de riesgos no reveló ningún indicio de que estos sistemas sean inadecuados o ineficaces, teniendo en cuenta el alcance de las operaciones comerciales y la posición de riesgo de la Compañía.[1]

Riesgos y oportunidades
En la siguiente sección se describen los riesgos y oportunidades que podrían tener un impacto significativo en la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital, así como en la situación financiera del Grupo Daimler Truck. La información sobre riesgos y oportunidades se realiza generalmente en relación con los distintos segmentos. Si no se menciona explícitamente ningún segmento, los riesgos y oportunidades descritos se aplican a todos los segmentos.

A la hora de evaluar los riesgos y las oportunidades, generalmente se tienen en cuenta tanto los valores brutos como los netos. A continuación, se presentan las oportunidades y los riesgos brutos.

Además de los riesgos y oportunidades que se describen a continuación, otros riesgos que aún no son conocidos por el Grupo o que se han clasificado como insignificantes pueden afectar a la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital y la situación financiera del Grupo Daimler Truck en el futuro.

1 El contenido de esta sección no estuvo sujeto a una auditoría de su contenido en el contexto de la auditoría externa obligatoria de nuestro informe combinado de la administración.

Riesgo y oportunidades de la industria y el negocio

La siguiente sección describe los riesgos y oportunidades de la industria y el negocio para el Grupo Daimler Truck. Una cuantificación de estos riesgos y oportunidades se muestra en la tabla B. 71.

Riesgos y oportunidades económicos

Los riesgos y oportunidades económicos constituyen el marco de los riesgos y oportunidades enumerados en las siguientes categorías y se utilizan como premisas en la cuantificación de estos riesgos y oportunidades. El marco económico general tiene una influencia significativa en los mercados de venta de vehículos y, por tanto, en el éxito del Grupo. En consecuencia, un suceso económico adverso, ya sea a nivel mundial o en los mercados en los que opera el Grupo, puede dar lugar a una disminución sustancial de la demanda de los productos del Grupo. Además, el sector de los vehículos industriales es muy cíclico, lo que significa que los periodos de inversión en vehículos industriales suelen ir seguidos de periodos más lentos en los que los niveles de demanda disminuyen. La duración, el calendario y la intensidad de los ciclos de demanda específicos, que pueden afectar a segmentos de mercado individuales, grupos de clientes y regiones en las que opera el Grupo, están sujetos a la incertidumbre. Los patrones cíclicos o variables de la demanda pueden dar lugar a un descenso prolongado o inesperado de la demanda de los productos y servicios del Grupo.

La evolución de la economía en 2023 se describe en el capítulo **Condiciones Económicas y Desempeño Comercial** del informe combinado de la administración. Las hipótesis de crecimiento y los pronósticos para la evolución global en 2024 se comentan en el capítulo de Perspectivas del informe combinado de la administración.

A pesar de que el impacto de la **guerra entre Rusia y Ucrania** sobre la economía real se debilitó en 2023 en comparación con 2022, el ulterior desarrollo y la posible escalada adicional de la guerra entre Rusia y Ucrania o, en el peor de los casos, su expansión a otros países continúa suponiendo un riesgo importante. Los riesgos más importantes como consecuencia de la guerra entre Rusia y Ucrania se describen en la sección "Riesgos relacionados con el marco legal y político".

A nivel de países, especialmente las **economías emergentes** (por ejemplo, Turquía) con una elevada deuda externa y altos déficits por cuenta corriente podrían verse sometidas a presión, lo que provocaría importantes devaluaciones de la moneda. Las turbulencias de los mercados financieros e incluso las crisis monetarias serían posibles consecuencias y podrían ejercer una enorme presión sobre la economía de las economías afectadas, lo que podría tener un efecto negativo sobre las perspectivas de venta del Grupo.

El conflicto comercial no resuelto entre Estados Unidos y China, que ha durado ya varios años, sigue suponiendo un riesgo importante para el **desarrollo del comercio mundial**. Cada vez son más las áreas afectadas por el conflicto, y existe la amenaza de un creciente desacoplamiento tecnológico y económico de ambos países.

Además de las medidas proteccionistas existentes, como las barreras específicas de acceso al mercado, las sanciones o las exigencias de política industrial de mayor valor agregado local, existe también el riesgo de exacerbación o de intervenciones bruscas con efectos sobre la adquisición de los productos y materiales necesarios para la producción y la venta. Junto con los riesgos antes mencionados, el impacto resultante en **las cadenas de suministro** y, en última instancia, los efectos en los precios generales de las materias primas, los productos de flujo ascendente y los productos terminados, esto puede conducir a un aumento de los costos en Daimler Truck y tener un impacto negativo en el desempeño económico y las oportunidades de venta. Por otro lado, las facilidades comerciales imprevistas podrían proporcionar impulsos positivos y conducir a un mayor comercio y crecimiento. En este caso, el Grupo Daimler Truck también podría beneficiarse.

El **mercado europeo** es de gran importancia para el Grupo Daimler Truck, por lo que los cambios en la inversión y el comportamiento de los consumidores afectarán al desarrollo de las ventas de unidades. La inflación continúa estando por encima del nivel objetivo ECB, lo cual puede complicar o desacelerar la relajación de la política monetaria restrictiva. Además, el crecimiento de la economía en la Unión Europea se desaceleró de forma considerable en 2023 y se espera que continúe siendo débil en 2024. En la Unión Europea (UE), el riesgo de conflicto político aumenta debido a la guerra entre Rusia y Ucrania. Los riesgos provocados por la guerra entre Rusia y Ucrania se describen en el apartado "Riesgos relacionados con el marco legal y político" a continuación.

En los **Estados Unidos** la economía se desarrolló mejor de lo esperado durante 2023. Sin embargo, la inflación sigue siendo alta, aunque se espera que disminuya durante 2024. Dado que Daimler Truck Group genera una proporción sustancial de sus ingresos en los EE. UU., futuros desarrollos en la economía estadounidense pueden afectar significativamente impactar al Grupo. Además, un crecimiento económico más fuerte en Estados Unidos tendría efectos indirectos en el resto del mundo. Sin embargo, las crecientes tensiones políticas internas en Estados Unidos podrían inquietar a consumidores e inversionistas y, en consecuencia, frenar el crecimiento económico.

B. 71

Riesgos/oportunidades de industria y negocio

Categoría de riesgo	Probabilidad de ocurrencia	Impacto	Categoría de oportunidad	Probabilidad de ocurrencia	Impacto
Riesgos generales del mercado	Baja	Alto	Oportunidades generales de mercado	Media	Alto
Riesgos relacionados con el marco legal y político	Baja	Alto	Oportunidades relacionada con el marco legal y político	-	-
Riesgos del mercado de adquisiciones	Baja	Alto	Oportunidades del mercado de adquisiciones	Baja	Alto

Riesgos y oportunidades generales del mercado

Los riesgos y las oportunidades de desarrollo económico en los mercados de vehículos están muy influidos por la situación económica mundial descrita anteriormente. La evaluación de los riesgos y oportunidades del mercado está vinculada a las hipótesis y previsiones sobre la evolución general del mercado en las regiones en las que opera el Grupo Daimler Truck. La posibilidad de que los mercados evolucionen mejor o peor de lo previsto o de que cambien las condiciones del mercado está presente en todos los segmentos del Grupo Daimler Truck.

Los **riesgos potenciales para el comportamiento de las ventas** se simulan en los escenarios de riesgo. La falta de aceptación en el mercado de determinados modelos de vehículos en determinadas regiones puede tener un impacto negativo en la rentabilidad. La disminución de las ventas de vehículos también puede ser consecuencia del entorno macroeconómico, a veces inestable, y surgir en el contexto de la incertidumbre política o económica. Esto resulta aplicable, específicamente, para los sectores tradicionales y cíclicos de la industria de la construcción y la logística y la correspondiente influencia sobre las ventas de unidades de Daimler Truck. El aumento de los precios del petróleo y la volatilidad de los tipos de cambio también pueden provocar incertidumbre en el mercado y, por lo tanto, un descenso de la demanda de vehículos. Además, existe el riesgo de que la elevada demanda no pueda satisfacerse a tiempo debido a problemas en la cadena de suministro. La evolución de los mercados, las ventas de unidades y las existencias son objeto de un seguimiento y análisis continuos por parte de los segmentos. En caso necesario, se aplican programas específicos de mercadotecnia y ventas.

Las volatilidades en cuanto a la evolución del mercado también pueden hacer que las condiciones generales del mercado o del marco regional del sector de los vehículos industriales evolucionen mejor de lo previsto en los pronósticos y premisas internas, dando lugar a oportunidades de negocio en el mercado. Las oportunidades también pueden surgir de una mejora de la situación competitiva o de un comportamiento positivo de la demanda. La materialización de las oportunidades se apoya en campañas de ventas y mercadotecnia.

Debido a la situación financiera, a veces difícil, de algunos **concesionarios e importadores de vehículos**, puede ser necesario el apoyo del Grupo Daimler Truck para garantizar la supervivencia de los socios comerciales. La situación financiera de los concesionarios e importadores de vehículos estratégicamente relevantes es objeto de un seguimiento continuo. La pérdida de concesionarios e importadores de vehículos importantes puede provocar la insatisfacción de los clientes y un descenso de las ventas de unidades. La necesidad de hacer frente a los costos de cancelación de contratos y de tramitar los contratos pendientes de los clientes en caso de cierre de los concesionarios puede ser necesaria y tener un impacto negativo en la rentabilidad.

El lanzamiento de nuevos productos por parte de los competidores, una política de precios más agresiva y una fijación de precios menos eficaz en el negocio de ventas y postventa pueden hacer que aumente la **presión competitiva y de precios** en los segmentos de vehículos y tener un impacto negativo en la rentabilidad. Los competidores son objeto de un seguimiento continuo para identificar estos riesgos en una fase temprana. En función de la situación, se adoptan medidas específicas para cada producto y, en su caso, diferentes a nivel regional, para apoyar a los mercados con ventas más débiles. Además, el Grupo Daimler Truck ha introducido diversos programas de fomento de las ventas que incluyen incentivos financieros para los clientes.

En la compra de vehículos del Grupo Daimler Truck, se ofrece a los clientes una amplia gama de **opciones de financiamiento y arrendamiento**. Los riesgos resultantes para el segmento de Financial Services residen principalmente en el deterioro de la solvencia de los prestatarios, es decir, las cuentas por cobrar pueden resultar total o parcialmente irrecuperables debido a la insolvencia de los clientes (riesgo de contraparte o de crédito). El Grupo Daimler Truck contrarresta los riesgos crediticios con controles de crédito basados en procedimientos estandarizados de calificación y clasificación, con la constitución de garantías sobre los créditos y con un sistema eficaz de gestión de riesgos centrado en el seguimiento de indicadores de alerta temprana tanto internos como macroeconómicos.

En relación con los contratos de arrendamiento, surgen riesgos y oportunidades si el valor de reventa de un vehículo arrendado al final del plazo acordado difiere del valor residual calculado y previsto originalmente en el momento en que se firmó el contrato y se acordó el tipo de arrendamiento. Existen riesgos ligados al comportamiento negativo de los mercados de vehículos usados y asociados a los **valores residuales de los vehículos**. Para contrarrestar estos riesgos, se han establecido procesos de gestión del valor residual. Dependiendo de la región y de la situación actual del mercado, las medidas que se adoptan suelen incluir un seguimiento continuo del mercado y, en caso necesario, estrategias de precios o medidas de promoción de las ventas para regular las existencias de vehículos. La calidad de los pronósticos del mercado se verifica mediante comparaciones periódicas de fuentes internas y externas, y los valores residuales se ajustan cuando es necesario y se desarrollan en relación con los métodos, procesos y sistemas.

El **negocio de servicios del Daimler Truck Group** (que incluye tanto los servicios de postventa como los servicios financieros) es un factor clave para el éxito y la competitividad del Daimler Truck Group, pero es posible que no genere los ingresos y la rentabilidad que el Grupo Daimler Truck espera por una serie de razones, entre ellas la disminución de las ventas de vehículos nuevos; los cambios en las condiciones económicas que animan a los clientes a ser más conscientes de los precios y a estar menos dispuestos a comprometerse con contratos de servicio a largo plazo; una gran proporción de clientes que deciden trasladar sus necesidades de mantenimiento postventa de manera interna o a otros proveedores; los cambios en las preferencias de los clientes por la conectividad y otros servicios digitales, incluyendo las ofertas de desarrolladores de software y hardware de terceros; o la presión de la competencia que obliga al Grupo Daimler Truck a reducir los precios que cobra por los servicios postventa y/o las refacciones, reduciendo así los márgenes y la rentabilidad del Grupo.

Riesgos y oportunidades relacionados con las condiciones del marco legal y político

En todo el mundo, el sector de los vehículos industriales está sometido a requisitos legales de gran alcance. Las condiciones del marco legal y político tienen una influencia considerable en el futuro éxito empresarial del Grupo Daimler Truck. Las normativas relativas a las emisiones de los vehículos, el consumo de combustible, la seguridad y la certificación, así como los procedimientos aduanales, desempeñan un papel especialmente importante.

Muchos países y regiones ya han implantado **normativas más estrictas para reducir las emisiones y el consumo de combustible** de los vehículos o están en proceso de introducir tales requisitos legales. En ellas se aborda, por ejemplo, la compatibilidad ambiental de los vehículos, incluidos los límites de las emisiones acústicas, así como los contaminantes procedentes de las emisiones causadas por las instalaciones de producción. El incumplimiento de la normativa correspondiente en cada región puede acarrear sanciones considerables y riesgos para la reputación, e incluso puede hacer que los vehículos dejen de ser legales en los mercados afectados.

La normativa descrita para reducir las emisiones de los vehículos y el consumo de combustible también entraña riesgos para Daimler Truck, ya que los estrictos requisitos legales serán difíciles de cumplir en algunos países. Esto afecta principalmente a los mercados de Estados Unidos, Europa, Japón y, cada vez más en el futuro, China. Los ambiciosos objetivos, especialmente en Europa, no pueden alcanzarse sólo con la tecnología convencional. Por lo tanto, el Grupo Daimler Truck debe utilizar la tecnología más avanzada para cumplir estos requisitos. Los objetivos de la flota de la UE para 2025 y 2030 ya exigen importantes reducciones de CO_2 que sólo pueden lograrse con sistemas de propulsión basados en baterías eléctricas o celdas de combustible y sólo con costos más elevados.

Las fases de incertidumbre política pueden tener, por lo general, efectos negativos en las decisiones de consumo e inversión de los hogares y las empresas y, en consecuencia, repercutir negativamente en el desarrollo económico y las oportunidades de venta del Grupo Daimler Truck.

Es posible que continúen surgiendo riesgos de gran alcance debido a la **guerra entre Rusia y Ucrania**. La guerra podría tener un impacto negativo en el desarrollo de las ventas de unidades, los procesos de producción y las adquisiciones y la logística, por ejemplo, a través de interrupciones en las cadenas de suministro o en el abastecimiento de energía, o la escasez de materias primas, refacciones y componentes de automóviles, en cada caso provocada por la propia guerra o por las amplias sanciones impuestas a Rusia por varios miembros de la comunidad internacional. La guerra en Ucrania podría escalar aún más y, en el peor escenario, extenderse a otros países. Dicha expansión supondría un riesgo importante para el ambiente de mercado de Daimler Truck.

Las posibles interrupciones de las cadenas de suministro y la escasez de productos básicos (*commodities*), refacciones de automóviles o componentes pueden dar lugar a fuertes aumentos de los precios de la energía y de las materias primas, así como de los precios de las piezas y componentes, lo que podría traducirse en un aumento de los costos. Además, como resultado de una mayor inflación, el costo base del Grupo en general podría verse afectado de forma negativa. Adicionalmente, el aumento de los costos de refinanciamiento en los mercados de capitales puede tener efectos negativos sobre los costos de intereses de Financial Services de Daimler Truck.

Además, la posición del Grupo Daimler Truck en los principales mercados extranjeros podría verse afectada por la conclusión o la modificación de **tratados de libre comercio**. Si los tratados de libre comercio se celebran sin la participación de los países con centros de producción del Grupo Daimler Truck, el Grupo podría enfrentarse a una desventaja competitiva en comparación con los competidores que producen en los países que forman parte del acuerdo de libre comercio. Además, si el contenido de los tratados de libre comercio a los que actualmente recurre el Grupo Daimler Truck se hace significativamente más estricto o las condiciones de los futuros tratados de libre comercio son más restrictivas, esto también podría perjudicar significativamente la posición competitiva del Grupo Daimler Truck, ya que el Grupo dejaría de beneficiarse de esos tratados de libre comercio o lo haría sólo parcialmente. Al mismo tiempo, sin embargo, la conclusión de nuevos tratados de libre comercio también podría crear oportunidades para el Grupo Daimler Truck frente a sus competidores, siempre que éstos no produzcan en los países en cuestión, pero el Grupo Daimler Truck sí.

Existe el riesgo de que algunos países recurran cada vez más a **medidas intervencionistas y proteccionistas** para intentar proteger o mejorar su competitividad en el mercado mundial. La industria del automóvil, incluida la de los vehículos comerciales, suele considerarse un sector clave para atraer inversiones a un país y aumentar el valor agregado local a lo largo de toda la cadena de valor. Esto puede suponer un aumento de los costos si hay que crear o ampliar las instalaciones de producción o aumentar las compras locales. La reducción de los vínculos tecnológicos y ecológicos entre los principales mercados también puede repercutir en los ingresos si la investigación y el desarrollo tienen que llevarse a cabo a nivel local o las cadenas de valor tienen que ajustarse porque ciertas tecnologías no pueden utilizarse legalmente en los productos finales. Además, se intenta limitar las importaciones mediante barreras de acceso al mercado, como dificultar los procesos de certificación, **retrasar la certificación** e imponer complejos **procedimientos aduanales**, así como **aranceles**.

Además, las **restricciones de la política de tránsito** para combatir los embotellamientos, el ruido y las emisiones son cada vez más importantes en las ciudades y áreas metropolitanas de todo el mundo. Aunque pueden frenar el desarrollo de las ventas de los vehículos convencionales, también pueden crear una demanda de vehículos con sistemas de propulsión alternativos.

Daimler Truck supervisa continuamente el desarrollo de las condiciones marco legales y políticas e intenta anticipar los requisitos previsibles y los objetivos a largo plazo en una fase temprana del proceso de desarrollo del producto. En comparación con el año anterior, los riesgos del marco legal y político aumentaron, lo que refleja el actual panorama de riesgos geopolíticos y los posibles efectos indirectos de diferentes eventos a nivel mundial en Daimler Truck Group. Sin embargo, la probabilidad de ocurrencia de los nuevos riesgos identificados es baja, lo que explica la disminución de la probabilidad general de ocurrencia para esta categoría de media a baja en comparación con el año anterior.

Riesgos y oportunidades del mercado de adquisiciones

Para el negocio industrial, los riesgos y oportunidades en el ámbito de las adquisiciones se deben principalmente a las fluctuaciones de los precios de materias primas y la energía. Los cuellos de botella financieros en los proveedores, las restricciones de capacidad debido a la quiebra o a la salida de los proveedores, las posibilidades limitadas de negociar los precios de las piezas suministradas y la sobreutilización o infrautilización de las capacidades de producción de los proveedores también pueden dar lugar a una reducción en las utilidades.

El Negocio Industrial del Grupo Daimler Truck requiere determinadas materias primas, piezas y componentes para la construcción de piezas de vehículos y vehículos. Estos incluyen acero, cobre, aluminio, metales preciosos, caucho, plásticos, particularmente en piezas y componentes que contienen estas y otras materias primas. El coste de dichas materias primas, piezas y componentes representa una parte importante de los costes totales del Daimler Truck Group. El Daimler Truck Group adquiere materias primas, piezas y componentes de varios proveedores. Sin embargo, para la mayoría de las piezas, Daimler Truck Group depende de un proveedor específico para cada pieza individual (también conocido como “abastecimiento único”). En estos casos, Daimler Truck Group se enfrenta al riesgo de paradas de producción y retrasos en el inventario si uno o más proveedores no pueden o no quieren cumplir con las obligaciones de entrega, por ejemplo, debido a escasez de suministro, huelgas laborales, asignación de capacidad a otros clientes o dificultades financieras del proveedor.

Los precios de los *commodities*, refacciones y componentes son susceptibles a fluctuaciones significativas y a veces pronunciadas, incluso como resultado de la dinámica de la oferta y la demanda global o regional en los mercados de productos básicos y los mercados finales, la capacidad de producción y las limitaciones por parte de los proveedores. costos y problemas de transporte, precios de la energía, fallas de infraestructura, regulaciones y tarifas gubernamentales, eventos geopolíticos, cambios en los tipos de cambio de divisas, controles de precios, el clima económico, incluida la presión inflacionaria, y otras circunstancias imprevistas.

En general, la capacidad de repercutir los aumentos de los precios de *commodities*, las piezas y los componentes en forma de precios más altos para los vehículos fabricados es limitada debido a la fuerte presión competitiva en los mercados internacionales de vehículos industriales. Por lo tanto, el aumento de los precios de *commodities* puede repercutir negativamente en los márgenes de utilidad de los vehículos vendidos y, por lo tanto, provocar una disminución de la rentabilidad del segmento correspondiente.

Para algunos proveedores, la situación financiera sigue siendo tensa debido al deprimido entorno del mercado. Las eventuales interrupciones de la producción de los proveedores pueden provocar una interrupción de la cadena de suministro en las divisiones de vehículos del Grupo Daimler Truck e impedir que los vehículos se terminen y se entreguen a los clientes a tiempo. Para contrarrestar estas interrupciones, puede ser necesario adoptar medidas de apoyo para garantizar la producción y las ventas de los proveedores.

El objetivo de la gestión de riesgos de los proveedores es identificar en una fase temprana los posibles **cuellos de botella financieros de los proveedores** y poner en marcha las contramedidas adecuadas. Teniendo en cuenta las señales de alarma registradas y la clasificación interna, se informa regularmente de los indicadores clave de rendimiento al Grupo Daimler Truck y, en caso necesario, se pueden determinar medidas de apoyo para los proveedores.

Por último, el rápido aumento de la demanda de ciertas tecnologías nuevas, como los trenes motrices cinemáticos electrificados, podría requerir cambios significativos en la cadena de suministro del Grupo Daimler Truck y dar lugar a mayores costos de los productos y a cuellos de botella en el suministro. El creciente cambio hacia la movilidad electrónica y la digitalización en toda la industria ha provocado y se espera que siga provocando un aumento a largo plazo de la demanda de celdas de baterías, semiconductores y ciertos materiales críticos, como el litio, necesarios para su fabricación. Debido al limitado número de proveedores, se han producido y pueden seguir produciéndose aumentos de precios y cuellos de botella en el suministro de estos materiales, lo que podría limitar la capacidad del Grupo Daimler Truck para satisfacer la demanda de su actual generación de vehículos (incluidos sus vehículos con trenes motrices cinemáticos convencionales) o comercializar sus nuevos vehículos de emisiones cero (ZEV) de forma rentable (o en absoluto).

Riesgos y oportunidades específicos de Compañía

En la siguiente sección se abordan los riesgos y oportunidades específicos de compañía del Grupo Daimler Truck. En la **tabla B. 72** se presenta una cuantificación de estos riesgos y oportunidades.

Riesgos y oportunidades de producción y tecnología

Los desarrollos e innovaciones técnicas tienen una importancia clave para la movilidad segura y sustentable del futuro. A través del diseño de la gama de productos, las innovaciones técnicas se integran en la planificación estratégica de productos de los segmentos de vehículos. Los riesgos tecnológicos pueden surgir, sobre todo, como consecuencia de la creciente complejidad técnica, el aumento continuo de los requisitos que deben cumplirse en materia de emisiones, consumo de combustible y seguridad y la necesidad de cumplir y elevar constantemente los estándares de calidad del Grupo Daimler Truck. Estos riesgos son frecuentes en el negocio automotriz, especialmente en lo que respecta al lanzamiento y la fabricación de productos. En el contexto de la futura transformación hacia los ZEV y el enfoque seguido por Daimler Truck, que se centra en el desarrollo, la producción y la venta de sistemas de propulsión basados en baterías eléctricas e hidrógeno, esto supondría grandes riesgos y también oportunidades en relación con la producción, la operación y las garantías. El éxito futuro del Grupo Daimler Truck depende de su capacidad para evaluar correctamente y responder a la transformación a ZEV con productos y servicios innovadores y comercialmente atractivos que sean capaces de competir en el mercado.

Otros factores decisivos para el éxito de la conversión a los ZEV son la aceptación por parte de los clientes, el apoyo gubernamental continuado y la existencia de una infraestructura de recarga disponible públicamente y de hidrógeno o energía a precios competitivos, todo lo cual está sujeto a la incertidumbre y, en gran medida, fuera del control de Daimler Truck.

Cuando se lanza un producto en los segmentos de vehículos, los componentes y equipos necesarios deben estar disponibles. Para evitar restricciones en este contexto, los procesos asociados se evalúan y mejoran continuamente. Para garantizar y mejorar la viabilidad futura a largo plazo de las instalaciones de producción en los segmentos de vehículos, se llevan a cabo actividades de modernización, así como de ampliación, desarrollo y reestructuración según sea necesario. La **implementación de medidas de modernización y el lanzamiento de nuevos productos** suelen ir asociados a elevadas inversiones. Esto también puede dar lugar a ineficiencias en el proceso de producción y, en consecuencia, a una reducción temporal de los volúmenes de producción.

En principio, existe el riesgo de que se produzcan cuellos de botella internos debido a la baja disponibilidad de los equipos o a fallos en las **plantas de producción o en las fábricas**, lo que repercutiría en los costos. Una interrupción prolongada en un centro de producción podría dar lugar a paradas de producción o a un funcionamiento temporal a capacidad reducida que impidiera al Grupo Daimler Truck completar los pedidos de producción a tiempo, a la pérdida de volumen de negocio, a la reducción de la productividad o de la rentabilidad en un centro de producción concreto y a costos de reparación significativos que no están cubiertos por la cobertura de seguros del Grupo Daimler Truck. Las instalaciones de producción se mantienen y modernizan continuamente. Como precaución, las refacciones se mantienen disponibles para sistemas potencialmente afectados, y las máquinas de refacción son adquiridas en la forma que resulte necesaria.

B. 72

Riesgos/oportunidades específicos de compañía

Categoría de riesgo	Probabilidad de ocurrencia	Impacto	Categoría de oportunidad	Probabilidad de ocurrencia	Impacto
Riesgos de producción y tecnología	Baja	Medio	Oportunidades de producción y tecnología	–	–
Riesgos de tecnología de la información	Baja	Medio	Oportunidades de tecnología de la información	–	–
Riesgos de personal	Media	Alto	Oportunidades de personal	–	–
Riesgos relacionados con compañías asociadas y negocios conjuntos	Baja	Alto	Oportunidades relacionadas con compañías asociadas y negocios conjuntos	Media	Alto

Las restricciones de capacidad en la disponibilidad de baterías para determinados modelos de vehículos, así como las interrupciones en la cadena de suministro, pueden provocar **cuellos de botella**. En comparación con el año anterior, los riesgos de producción y tecnología disminuyeron de altos a medios, principalmente debido a la estabilización de las cadenas de suministro globales. Esto también se refleja en las posibilidades de producción y tecnología. El año anterior el impacto estimado fue medio. A finales de 2023, no existen oportunidades significativas de producción y tecnología.

El Grupo Daimler Truck está sujeto a riesgos relacionados con la desviación de la planificación en relación con grandes proyectos, incluyendo el desarrollo y el lanzamiento de nuevas generaciones de vehículos, vehículos o trenes motrices cinemáticos. Este puede ser el caso, sobre todo, cuando se trata de proyectos que requieren mucho capital, como la construcción de fábricas o la ampliación de la capacidad, por ejemplo, la introducción de una nueva línea de producción. Estos riesgos pueden deberse a una serie de factores, entre ellos las hipótesis inexactas sobre los costos de planificación y ejecución, los problemas técnicos inesperados, las deficiencias en el diseño y la gestión de los proyectos y el mal rendimiento de terceros proveedores y socios comerciales. Estos factores podrían dar lugar a importantes sobrecostos, retrasos en el lanzamiento de nuevos productos, demoras en las entregas, problemas de calidad y daños en las relaciones con los clientes.

Podrían surgir casos de **garantía y crédito mercantil** en el Grupo Daimler Truck si la calidad de los productos no cumple los requisitos, no se cumplen plenamente las normativas o no se puede prestar apoyo en caso de problemas y atención a los productos en la forma requerida. Estos casos de garantía y crédito mercantil, así como los problemas de calidad tanto de los componentes en los vehículos como en relación con las innovaciones técnicas en los vehículos que requieren ajustes, pueden dar lugar a cargas financieras. Se examinan las posibles reclamaciones en relación con estos riesgos y, si es necesario, se inician las medidas adecuadas para los productos afectados.

Riesgos y oportunidades de tecnología de la información

La estrategia de digitalización que se persigue sistemáticamente abre nuevas oportunidades para el Grupo Daimler Truck y permite aumentar las ventajas para los clientes y el valor de la empresa. Sin embargo, el alto nivel de penetración de las tecnologías de la información (TI) en todas las áreas empresariales también alberga riesgos para los procesos empresariales y de producción, así como para sus servicios y productos.

La amenaza cada vez mayor que supone la **ciberdelincuencia** y la propagación de códigos maliciosos agresivos dan lugar a riesgos que pueden afectar a la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información y de los recursos operativos soportados por las TI. A pesar de las amplias precauciones, en el peor de los casos, esto puede conducir a una interrupción temporal de los procesos de negocio apoyados por TI con graves efectos negativos en los resultados de la Compañía. Además, la pérdida o el uso indebido de datos sensibles puede provocar una pérdida de reputación. En particular, los requisitos normativos aplicables, como la Directiva General de Protección de la Información de la UE ("UE-GDPR") pueden, entre otras cosas, originar reclamos de terceros y dar lugar a costosos requisitos normativos, así como a sanciones con impacto en las utilidades.

Para el Grupo Daimler Truck, activo en todo el mundo, y sus amplios procesos de negocios y producción, es de vital importancia que la información esté disponible, actualizada, completa y correcta, y que se pueda intercambiar cuando sea necesario. El marco interno de seguridad informática del Grupo se basa en normas internacionales y utiliza estándares industriales y buenas prácticas como parte de sus medidas de protección. Los nuevos requisitos normativos en materia de ciberseguridad y sistemas de gestión de la ciberseguridad se tienen en cuenta en el desarrollo de nuestros procesos y políticas.

Al gestionar los crecientes riesgos de la cadena de suministro que plantean las amenazas de ransomware, Daimler Truck prioriza estrategias y medidas integrales de protección cibernética para asegurar su colaboración con terceros.

Deben utilizarse sistemas informáticos seguros y una infraestructura informática fiable. Las amenazas cibernéticas deben identificarse a lo largo de todo el ciclo de vida de las aplicaciones y los sistemas informáticos y tratarse en función de su gravedad. Se presta especial atención a los riesgos que podrían, en el peor de los casos, provocar una interrupción de los procesos empresariales debido a fallos de los sistemas informáticos y/o a la pérdida y corrupción de datos. El avance de la digitalización y la conectividad de los equipos de producción se complementa con medidas de seguridad técnicas y organizacionales coordinadas.

Debido a las crecientes exigencias en materia de confidencialidad, integridad y disponibilidad de los datos, Daimler Truck ha implementado una amplia gama de medidas preventivas y correctivas para minimizar los riesgos asociados y limitar los posibles daños. Por ejemplo, el Grupo reduce las posibles interrupciones de los procesos operativos en los centros de datos mediante bases de datos en espejo, almacenamiento de datos descentralizado, copias de seguridad de datos subcontratadas y sistemas informáticos diseñados para una alta disponibilidad. Existen planes de emergencia, y los empleados reciben formación y se les recuerda periódicamente los contenidos de esos planes de emergencia para que puedan actuar en caso de crisis. Las amenazas específicas se analizan y las contramedidas se coordinan en un Centro de Ciberseguridad y Respuesta (CSOC) activo a nivel mundial. La protección de los productos y servicios contra el peligro de caer en los ataques de los hackers y la ciberdelincuencia está en constante desarrollo.

Riesgos y oportunidades de personal

El Grupo Daimler Truck depende de las buenas **relaciones con sus empleados, sus sindicatos, así como con los órganos de representación de los empleados y las partes interesadas**, y es parte de una serie de convenios colectivos, algunos de los cuales imponen obligaciones y restricciones al Grupo Daimler Truck en relación con reorganizaciones, reestructuraciones o acciones corporativas similares, y que puede no ser capaz de ampliar, renovar o sustituir de manera favorable u oportuna o en absoluto. El deterioro de las relaciones con los sindicatos, los comités de empresa y otros órganos de representación de los trabajadores podría afectar negativamente a las actividades comerciales del Grupo Daimler Truck. El Grupo podría enfrentarse en el futuro a huelgas u otros tipos de conflictos con los sindicatos, los comités de empresa o sus empleados. Tales huelgas, conflictos, paros laborales u otras acciones industriales pueden perturbar la producción y las ventas del Grupo, dañar su reputación y afectar negativamente a sus relaciones con los clientes. Debido principalmente a los riesgos relacionados con las próximas negociaciones sindicales en América del Norte, los riesgos de personal crecieron de bajos a altos en comparación con el ejercicio anterior.

La competencia por empleados y directivos altamente cualificados sigue siendo muy intensa en el sector y en las regiones en las que opera Daimler Truck. El éxito futuro del Grupo Daimler Truck depende también de la medida en que consiga contratar, integrar y retener al personal especializado. Los instrumentos de recursos humanos establecidos tienen en cuenta estos riesgos de personal. La gestión de los recursos humanos se centra especialmente en el desarrollo del personal y la capacitación continua de la fuerza laboral de la Compañía. Para seguir teniendo éxito como empresa, desarrollamos continuamente la forma de trabajar juntos y optimizamos nuestra cultura de gestión.

Los **sucesos demográficos** obligan al Grupo a hacer frente a los cambios provocados por el envejecimiento de la fuerza de trabajo y a conseguir una nueva generación de especialistas y futuros ejecutivos cualificados. La administración de generaciones aborda esta cuestión aplicando medidas que hacen justicia al alcance del problema. Contrarrestamos las fluctuaciones ecológicas, del mercado y de la competencia con los instrumentos de tiempo y flexibilidad establecidos, permitiendo reacciones adecuadas a la situación respectiva.

Las **mejoras de la eficiencia y los ahorros en costos** son cruciales para que el Grupo mantenga su competitividad y mejore su rentabilidad. El Grupo está aplicando una serie de iniciativas de rendimiento operativo y ahorro de costos para hacer frente a los costos fijos y variables que afectan a la rentabilidad. Es posible que estas medidas de rendimiento operativo y ahorro en costos, o sus componentes, no produzcan los beneficios previstos en el tiempo que el Grupo se propone. Esto puede dar lugar a costos de aplicación superiores a los presupuestados inicialmente por el Grupo y los resultados reales de las iniciativas pueden diferir de los objetivos. Si los resultados operativos y las medidas de ahorro previstas no se realizan plenamente o no se logran en el plazo previsto, esto podría tener un efecto adverso en los márgenes de utilidad del Grupo.

Riesgos y oportunidades relacionados con compañías asociadas y negocios conjuntos

La cooperación con socios en compañías asociadas y negocios conjuntos es de vital importancia para Daimler Truck, en la transformación hacia la movilidad sin emisiones y la digitalización integral. Especialmente en el caso de las nuevas tecnologías, las empresas asociadas pueden ayudar a potenciar los efectos de sinergia y mejorar las estructuras de costos para afrontar con éxito la competencia en la industria de los vehículos comerciales.

Por lo general, el Grupo Daimler Truck participa en los riesgos y oportunidades de las compañías asociadas y de los negocios conjuntos en función de su participación. También está sujeto a los riesgos y oportunidades del precio de las acciones si esas empresas cotizan en bolsa.

La revaluación de una participación en una compañía asociada puede dar lugar a riesgos y oportunidades relacionados con el valor contable de la inversión para el segmento al que pertenece la compañía asociada. También pueden surgir riesgos de las actividades empresariales en curso, especialmente por la integración de empleados, tecnologías y productos. Los intereses comerciales y jurídicos del Grupo pueden no estar siempre alineados con los de sus compañías asociadas y negocios conjuntos, y cualquiera de las compañías asociadas o negocios conjuntos actuales o futuros del Grupo puede no tener éxito, no alcanzar los objetivos previstos y no cumplir los plazos establecidos. Además, podrían surgir nuevas obligaciones financieras o necesidades de financiamiento adicionales. Las compañías asociadas están sujetas a un proceso de seguimiento para que, en caso necesario, se puedan tomar rápidamente decisiones sobre la conveniencia de adoptar medidas para apoyar o asegurar la rentabilidad. Los importes recuperables de las inversiones en compañías asociadas también se monitorean periódicamente.

Riesgos y oportunidades financieros

La siguiente sección trata de los riesgos y oportunidades financieros del Grupo Daimler Truck.

Los riesgos y las oportunidades pueden tener un efecto negativo o positivo sobre la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital y la situación financiera del Grupo. La probabilidad de ocurrencia y el impacto de estos riesgos y oportunidades se enumeran en la tabla **B. 73**.

En principio, las exposiciones al riesgo operativo y financiero del Grupo, en las que se basan los riesgos y oportunidades financieros, pueden dividirse en perfiles de riesgo y oportunidad simétricos y asimétricos. En los perfiles simétricos de riesgos y oportunidades (por ejemplo, exposiciones a divisas), los riesgos y las oportunidades están presentes por igual, mientras que en los perfiles asimétricos (por ejemplo, exposiciones a créditos de país), los riesgos superan a las oportunidades.

Daimler Truck está expuesta fundamentalmente a los riesgos y oportunidades derivados de las variaciones de los precios de mercado, como los tipos de cambio, las tasas de interés y los precios de los *commodities*. Las variaciones de los precios de mercado pueden tener un efecto negativo o positivo sobre la rentabilidad y la situación financiera y de activos del Grupo.

Daimler Truck controla y vigila sistemáticamente los riesgos y oportunidades de los precios de mercado, principalmente en el marco de sus operaciones comerciales y actividades de financiamiento, y aplica instrumentos financieros derivados con fines de cobertura cuando es necesario, limitando así tanto los riesgos como las oportunidades de los precios de mercado.

El Grupo también está expuesto a los riesgos crediticios, de país y de liquidez, a los riesgos de acceso limitado al mercado de capitales y a los riesgos derivados de los cambios en las calificaciones crediticias. En el marco del proceso de gestión de riesgos, Daimler Truck evalúa periódicamente estos riesgos teniendo en cuenta la evolución de los principales indicadores económicos y la información del mercado. Los activos del plan para cubrir las prestaciones de jubilación y de cuidados de salud (inversiones sensibles al mercado, incluidos los valores de renta variable y los que devengan intereses) no se incluyen en el siguiente análisis.

Riesgos y oportunidades del tipo de cambio

La orientación global del Grupo significa que sus operaciones comerciales y financieras están vinculadas a riesgos y oportunidades relacionados con las fluctuaciones de los tipos de cambio.

Esto aplica particularmente a las fluctuaciones del dólar estadounidense, la libra británica, el dólar australiano, el yen japonés y otras monedas, como las de los mercados en crecimiento, frente al euro. El riesgo u oportunidad de cambio surge en las operaciones comerciales principalmente cuando los ingresos se generan en una moneda diferente a la de los costos relacionados (“riesgo de transacción”).

Mientras que los costos de producción se producen principalmente en dólares estadounidenses, euros y yenes, una parte de los ingresos por ventas se genera en otras monedas. Daimler Truck está expuesta a este tipo de riesgo de transacción, pero sólo en menor medida gracias a su red de producción mundial. Las exposiciones al riesgo de divisas, actualizadas regularmente, se cubren sucesivamente con instrumentos financieros adecuados (preponderantemente forwards de divisas y opciones de divisas) de acuerdo con las expectativas de los tipos de cambio, que se revisan continuamente, limitando tanto los riesgos como las oportunidades. Cualquier colateralización en exceso causada por cambios en la exposición se resuelve generalmente con prontitud utilizando las medidas adecuadas. También existen riesgos y oportunidades de tipo de cambio relacionados con la conversión de los activos netos, ingresos y gastos de las empresas del Grupo fuera de la zona euro (“riesgo de conversión”), contra los que el Grupo no suele cubrirse generalmente.

Riesgos y oportunidades de la tasa de interés

Las variaciones de las tasas de interés pueden crear riesgos y oportunidades tanto para las operaciones comerciales como para las financieras. Daimler Truck emplea una variedad de instrumentos financieros sensibles a las tasas de interés para satisfacer las necesidades de liquidez de sus operaciones comerciales en el día a día. La mayoría de estos instrumentos financieros están vinculados a la actividad de servicios financieros de Financial Services. Los riesgos y oportunidades de las tasas de interés surgen cuando los períodos de interés fijos entre el activo y el pasivo del balance general son incongruentes. Mediante un refinanciamiento coordinado con los términos de los acuerdos de financiamiento, el riesgo de desajuste de vencimientos se minimiza tanto desde el punto de vista de las tasas de interés como de la liquidez. Los demás riesgos de tasa de interés se gestionan mediante el uso de instrumentos financieros derivados. Las medidas de captación de capital para las actividades industriales y de servicios financieros se coordinan de forma centralizada a nivel del Grupo. Los instrumentos derivados de tipos de interés, como los swaps de tipos de interés, se utilizan para conseguir los tipos de interés fijos y las estructuras de activo/pasivo deseados (“gestión de activos y pasivos”).

Riesgos y oportunidades de los precios de *commodities*
Como se describe en el apartado de riesgos y oportunidades del mercado de adquisiciones, Daimler Truck está expuesta a los riesgos derivados de las variaciones de los precios de *commodities*. Una pequeña parte de los riesgos de los precios de *commodities*, principalmente de la compra prevista de determinados metales, puede reducirse mediante el uso de instrumentos financieros derivados.

Riesgos crediticios
El riesgo crediticio describe el riesgo de una pérdida financiera resultante de que una contraparte no cumpla con sus obligaciones de pago contractuales. El riesgo crediticio incluye tanto el riesgo directo de impago como el riesgo de deterioro de la solvencia, así como los riesgos de concentración.

El Grupo está sujeto a riesgos crediticios, que se derivan principalmente del negocio de servicios financieros y de las operaciones del negocio de vehículos. Los riesgos derivados del arrendamiento financiero y de las ventas por financiamiento se abordan en el apartado de riesgos y oportunidades generales del mercado.

Los riesgos crediticios también surgen de las inversiones de liquidez del Grupo. Si se produjeran impagos, ello afectaría negativamente a la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital y la situación financiera del Grupo. La metodología de los límites de las inversiones de liquidez con instituciones financieras se ha desarrollado continuamente en los últimos años. A la hora de tomar decisiones de inversión, se considera clave la excelente solvencia del prestatario y la diversificación equilibrada del riesgo. La mayoría de los activos líquidos se mantienen en inversiones con una calificación externa de grado de inversión o superior.

Riesgos de país
El riesgo de país describe el riesgo de una pérdida financiera resultante de cambios en las condiciones políticas, económicas, jurídicas o sociales del país respectivo, por ejemplo, debido a medidas soberanas como la expropiación o la prohibición de transferencias de divisas. Daimler Truck está sujeta a los riesgos de país, que se derivan principalmente del financiamiento transfronterizo o de la constitución de garantías para las compañías del Grupo o los clientes, de las inversiones en subsidiarias o negocios conjuntos y de los créditos comerciales transfronterizos.

B. 73

Riesgos y oportunidades financieros

Categoría de riesgo	Probabilidad de ocurrencia	Impacto	Categoría de Oportunidad	Probabilidad de ocurrencia	Impacto
Riesgos de tipo de cambio	Baja	Medio	Oportunidades de tipo de cambio	Baja	Medio
Riesgos de tasa de interés[1]	Baja	Bajo	Oportunidades de tasa de interés[1]	Baja	Bajo
Riesgos de precios de commodities	Baja	Alto	Oportunidades de precios de commodities	Baja	Alto
Riesgos crediticios	Baja	Bajo	Oportunidades crediticias	–	–
Riesgos de país	Baja	Bajo	Oportunidades de país	–	–
Riesgos relacionados con cambios en calificación crediticia[1]	Baja	Bajo	Oportunidades relacionados con cambios en calificación crediticia[1]	Baja	Bajo
Riesgos relacionados con planes de pensiones[1]	Baja	Bajo	Oportunidades relacionados con planes de pensiones[1]	Baja	Bajo

1 El impacto estimado del riesgo / oportunidad no es relevante en relación con el EBIT.

En la nota 41 **Eventos Posteriores al Período del Informe** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados se ofrece más información sobre los riesgos de país en el contexto de la revelación de acontecimientos posteriores. Además, los riesgos de país también surgen de las inversiones transfronterizas en instituciones financieras. El Grupo aborda estos riesgos estableciendo límites por país (por ejemplo, para las carteras en moneda fuerte de las compañías de Financial Services). Además, el Grupo dispone de un sistema de clasificación interno, en el que todos los países en los que opera Daimler Truck se dividen en clases de riesgo.

Riesgos y oportunidades por cambios en las calificaciones crediticias
Existen riesgos y oportunidades por posibles bajadas o subidas de las calificaciones crediticias asignadas por las agencias de calificación a Daimler Truck Holding AG (y, por tanto, a la solvencia crediticia del Grupo) o a las obligaciones emitidas o garantizadas por miembros del Grupo Daimler Truck. Las bajas en la calificación pueden afectar negativamente al financiamiento del Grupo si aumentan el costo de los préstamos o limitan las opciones de financiamiento del Grupo. Además, las bajas en la calificación pueden disuadir a los inversionistas de invertir en Daimler Truck Holding AG.

Riesgos y oportunidades relacionados con planes de pensiones
Daimler Truck tiene compromisos de pensiones de prestaciones definidas y, en menor medida, obligaciones adicionales por prestaciones de cuidados de salud, que están cubiertas en gran medida por los activos del plan. El saldo de las obligaciones de pensiones y de los activos del plan constituye el valor contable o el estado de financiamiento de estos planes de prestaciones a los empleados. La valoración de las obligaciones por pensiones y el cálculo del gasto neto por pensiones se basan en hipótesis.

Incluso pequeños cambios en esas hipótesis, por ejemplo, una modificación de la tasa de descuento, tienen un efecto negativo o positivo en el estado de financiamiento y en los fondos propios del Grupo para el ejercicio en curso y, si se producen, dan lugar a un cambio en el gasto neto de pensiones relacionado con el período en el ejercicio siguiente. El valor razonable de los activos del plan viene determinado en gran medida por la evolución de los mercados de capitales. Las evoluciones desfavorables o favorables, especialmente de las acciones y de los títulos de crédito negociables, reducen o aumentan el valor contable de los activos del plan. Un cambio en la composición de los activos del plan también puede tener un impacto positivo o negativo en su valor razonable. La amplia diversificación de las inversiones, la selección de los gestores de activos sobre la base de análisis cuantitativos y cualitativos y el seguimiento permanente de los rendimientos y del riesgo contribuyen a reducir el riesgo de inversión. La estructura de las obligaciones en materia de pensiones se tiene en cuenta a la hora de determinar la estrategia de inversión de los activos del plan con el fin de reducir las fluctuaciones del estado de financiamiento.

Para más información sobre los planes de pensiones y sus riesgos, véase la nota 24 **Provisiones para Otros Riesgos** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados. En la nota 34 **Gestión de Riesgos Financieros** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados se ofrece información adicional sobre los riesgos financieros, las medidas de limitación de riesgos y la gestión de estos. La información sobre los instrumentos financieros del Grupo se encuentra en la nota 33 **Instrumentos Financieros** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados.

Riesgos y oportunidades legales y fiscales

El Grupo está también expuesto a riesgos legales y fiscales. Registra provisiones para estos riesgos, si y al grado en que, dichas provisiones tengan probabilidad de ser utilizadas y el importe de las obligaciones pueda determinarse con suficiente precisión.

Riesgos legales

Riesgos regulatorios

La industria de los vehículos, y por tanto también la de los vehículos comerciales, está sujeta a normativas nacionales en todo el mundo. La legislación de varias jurisdicciones regula la seguridad de los ocupantes y el impacto ambiental de los camiones, autobuses y otros vehículos, incluidos los niveles de emisiones, el ahorro de combustible y los niveles de ruido, así como las emisiones de las fábricas en las que se fabrican los vehículos o sus partes. El incumplimiento de la normativa pertinente en cada región puede acarrear sanciones considerables y riesgos para la reputación, e incluso puede hacer que los vehículos dejen de ser legales en los mercados afectados.

Para mantener un alto nivel de calidad de sus productos y cumplir con las normas de seguridad y otras prescritas por los gobiernos, el Grupo incurre en importantes costos de control, certificación y garantía de calidad. Cumplir con las normas de vehículos exigidas por los gobiernos es costoso y a menudo supone un reto tecnológico, sobre todo cuando las normas exigidas entran en conflicto entre sí. A medida que los vehículos comerciales se vuelven más complejos, incluso como resultado de la digitalización de los componentes y las comunicaciones entre dichos componentes, aumenta el riesgo de que se produzcan defectos en los vehículos. La adopción de nuevas tecnologías, muchas de las cuales aún se están perfeccionando para su uso en el sector del transporte, incluidas las tecnologías de conducción autónoma y los vehículos eléctricos alimentados por baterías, puede aumentar la exposición del Grupo a los defectos de los vehículos y a la responsabilidad por los productos. La legislación y las normas gubernamentales aplicables exigen a los fabricantes que tomen medidas para subsanar los defectos relacionados con la seguridad de los vehículos y otras normas, y es posible que un fabricante tenga que retirar los vehículos del mercado. Los costos asociados a los retrasos en el lanzamiento de nuevos modelos debido a los defectos de los productos y a las campañas de retiro del mercado o a los costos de la garantía para subsanar los defectos de los vehículos que se han vendido pueden ser considerables.

Además, en relación con las operaciones comerciales del Grupo en todo el mundo, debe cumplir con una amplia gama de requisitos legales y reglamentarios relacionados con la lucha contra el soborno y la corrupción, las sanciones y control de exportaciones, la lucha contra el lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo, requerimientos de productos, protección de la información, derechos humanos y el manejo de productos peligrosos en relación con sus actividades comerciales a nivel mundial. Las violaciones a las leyes anticorrupción, antimonopolio, sanciones, control de las exportaciones, contra el lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo, requerimientos de productos, protección de la información y el manejo de productos peligrosos se castigan, por ejemplo, con multas obligatorias o consecuencias penales. Además, cualquier violación podría dar lugar a una cobertura mediática adversa y repercutir en la reputación del Grupo.

Riesgos por procedimientos legales

Las subsidiarias de Daimler Truck Holding AG (especialmente Daimler Truck AG) se enfrentan a diversos procedimientos y demandas legales, así como a investigaciones y órdenes gubernamentales (procedimientos legales) sobre un gran número de temas, entre los que se encuentran la seguridad de los vehículos, las relaciones contractuales con los concesionarios, los proveedores y otras relaciones contractuales, los derechos de propiedad intelectual (incluyendo, pero sin limitarse a ello, las acciones por violación de patentes), los reclamos de garantía y los asuntos antimonopolio (incluyendo las acciones por daños y perjuicios). Si el resultado de estos procedimientos legales es negativo para el Grupo Daimler Truck o si se resuelven, el Grupo puede verse obligado a pagar importantes indemnizaciones y daños punitivos o a emprender acciones de servicio, campañas de retiro de productos del mercado, sanciones monetarias u otras acciones costosas. Los procedimientos legales y los acuerdos correspondientes pueden afectar a la reputación del Grupo.

Procedimientos de ley antimonopolio (incluyendo acciones por daños y perjuicios)

Mercedes-Benz Group AG, bajo el antiguo nombre de Daimler AG la antigua entidad matriz de Daimler Truck AG, fue objeto de un procedimiento antimonopolio iniciado por la Comisión Europea. En julio de 2016, la Comisión Europea emitió una decisión de conciliación contra Daimler AG (ahora conocida como Mercedes-Benz Group AG) y otros cuatro fabricantes europeos de camiones por su participación en un comportamiento anticompetitivo que infringía las normas europeas de defensa de la competencia en relación con la fijación de precios y la repercusión de los costos del cumplimiento de las estrictas normas de emisiones para los camiones. La Comisión Europea determinó que Daimler AG participó en los acuerdos pertinentes desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011. La multa individual impuesta a Daimler AG por la decisión de conciliación de la Comisión Europea ascendió a € 1.09 miles de millones y se pagó en su totalidad en 2016.

Tras la decisión de conciliación de la Comisión Europea, se han interpuesto o iniciado acciones legales, demandas colectivas y otras formas de reparación de daños por parte de clientes directos e indirectos de camiones en varias jurisdicciones. Las demandas por daños y perjuicios podrían dar lugar a responsabilidades sustanciales para el Grupo Daimler Truck, así como a gastos significativos por medidas de defensa, lo que podría tener un efecto material adverso en las operaciones y la liquidez y recursos de capital del Grupo Daimler Truck.

En relación con la infracción del cártel descrita anteriormente, hay demandas sustanciales (incluyendo ciertos tipos de acciones colectivas o demandas de agregación) pendientes o iniciadas en Alemania, el Reino Unido, los Países Bajos y España. También hay demandas pendientes en algunos otros países europeos y en Israel (en un total de aproximadamente 20 países).

El Grupo Daimler Truck emprende las medidas legales adecuadas para defenderse y refleja el constante desarrollo de la jurisprudencia en sus evaluaciones de riesgos y decisiones estratégicas.

No se puede descartar que los riesgos regulatorios y los riesgos derivados de los procedimientos legales mencionados anteriormente, individualmente o en su conjunto, puedan afectar negativamente a la rentabilidad, los flujos de efectivo y la situación financiera del Grupo o de cualquiera de sus segmentos.

Dado que los procedimientos legales están cargados de un gran grado de incertidumbre, es posible que, tras su resolución final, algunas de las provisiones que el Grupo ha reconocido para ellos resulten finalmente insuficientes. En consecuencia, pueden surgir importantes gastos adicionales. Esto también se aplica a los procedimientos legales para los que el Grupo no ha visto la necesidad de reconocer una provisión.

Aunque el resultado final de cualquiera de estos litigios puede influir en la utilidad y en los flujos de efectivo del Grupo en un periodo concreto, el Grupo considera que es poco probable que las obligaciones resultantes tengan un efecto sostenido en la situación financiera del Grupo.

En la nota 31 **Procedimientos Legales** de las Notas a los Estados Financieros Consolidados se ofrece más información sobre los procedimientos legales.

Riesgos y oportunidades fiscales

Daimler Truck Holding AG y sus subsidiarias operan en muchos países del mundo y, por tanto, están sujetas a numerosas disposiciones legales diferentes y a auditorías fiscales. Los cambios en la legislación y en la jurisdicción, así como las diferentes interpretaciones de la ley por parte de las autoridades fiscales - especialmente en el ámbito de las transacciones transfronterizas - pueden provocar una considerable incertidumbre. Por lo tanto, es posible que las provisiones fiscales reconocidas resulten insuficientes, lo que puede tener un impacto negativo en la utilidad neta y el flujo de efectivo del Grupo.

También es posible que se produzcan efectos positivos sobre la utilidad neta y el flujo de efectivo del Grupo como consecuencia de la aplicación de legislación retroactiva, de futuras sentencias judiciales o de cambios en las opiniones de las autoridades fiscales.

Los cambios o intervenciones de las autoridades fiscales son objeto de un seguimiento continuo por parte del departamento fiscal, y se adoptan medidas en caso necesario.

Además, si no hay utilidades gravables en el futuro o son demasiado escasas, existe el riesgo de que no se reconozca el beneficio fiscal de las pérdidas acumuladas y de las diferencias temporales deducibles, o de que deje de reconocerse en su totalidad, lo que podría tener un impacto negativo en la utilidad neta.

Por otra parte, existe la posibilidad de que los beneficios fiscales que no se reconocen en su totalidad se utilicen o se reconozcan en años futuros, lo que podría tener un impacto positivo en la utilidad neta del Grupo.

Evaluación general de la situación de riesgos y oportunidades

La imagen global de la situación de riesgos y oportunidades del Grupo se compone de los riesgos y oportunidades individuales descritos para todas las categorías de riesgos y oportunidades.

Además de las categorías de riesgo descritas anteriormente, existen acontecimientos imprevisibles que podrían tener un impacto negativo en las operaciones comerciales y, por tanto, en la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital y la situación financiera del Grupo Daimler Truck, así como en la reputación del Grupo. En particular, los riesgos jurídicos o las infracciones sociales por parte de socios y proveedores pueden tener un efecto negativo sobre la reputación del Grupo Daimler Truck, el medio ambiente y los empleados de los socios y proveedores. Por ello, como uno de los principios básicos de la actividad empresarial, Daimler Truck presta especial atención al cumplimiento de las normas legales y éticas, también en la selección de socios y proveedores.

Para reconocer los riesgos y las oportunidades en una fase temprana y tratar con éxito la situación actual de riesgos y oportunidades, el sistema de gestión de riesgos y oportunidades establecido se supervisa continuamente y se sigue desarrollando.

A pesar de que la situación general de riesgos del Grupo Daimler Truck permanece en un nivel similar en comparación con el año anterior, la distribución en las distintas categorías de riesgo cambia de forma significativa. Los riesgos del mercado de adquisiciones disminuyeron, reflejando la estabilización de los mercados internacionales de suministro, así como los precios de energía y materias primas. Sin perjuicio de la reducción, los riesgos del mercado de adquisiciones permanecen altos debido a los persistentes cuellos de botella a nivel regional y de sectores. Los riesgos de producción y tecnología disminuyeron de altos a medios, lo cual se debe también a la estabilización de las cadenas de suministro a nivel mundial.

Por otra parte, los riesgos de mercado han incrementado significativamente, un indicador de las limitaciones constantes a las ventas y fijación de precios que se experimenta a nivel local y regional. Los riesgos del marco legal y político también han incrementado, reflejando el ambiente actual de riesgos geopolíticos y los posibles efectos de derrame de distintos eventos alrededor del mundo sobre el Grupo Daimler Truck.

Los riesgos de personal pasaron de bajos a altos en comparación con el año anterior, principalmente debido a los riesgos relacionados con las próximas negociaciones sindicales en América del Norte.

El impacto financiero estimado general de las oportunidades del Grupo Daimler Truck disminuyeron en comparación con el ejercicio anterior. Uno de los principales impulsores de este cambio fue la estabilización de los precios de las materias primas a partir de un nivel alto durante el año anterior. Sin embargo, en el caso de los riesgos de adquisición, las oportunidades del mercado de adquisición continúan siendo altos, lo que refleja las diferencias observadas a nivel local y regional.

Ni en la fecha del balance general ni en el momento de la elaboración de los estados financieros consolidados anuales se han detectado riesgos y oportunidades relacionados con ESG que puedan tener un impacto negativo grave en los aspectos no financieros del Grupo Daimler Truck, tales como en temas ambientales, sociales o de empleado.

Riesgos que por sí solos o en combinación con otros riesgos podrían poner en peligro la continuidad del Grupo comprobados en el marco de la determinación de la capacidad de asumir riesgos. No son reconocibles ni en la fecha del balance general ni en el momento de la elaboración de los estados financieros anuales y consolidados.

Perspectivas

Nuestras perspectivas para el ejercicio 2024 se basan en el plan de negocio de Daimler Truck Holding AG, aprobado por el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia. Este plan tiene en cuenta el desempeño comercial actual, así como posibles oportunidades y riesgos, que se explican detalladamente en el **Informe de Riesgos y Oportunidades** del informe combinado de la administración. También se tienen en cuenta las premisas y valoraciones que hemos realizado sobre las condiciones económicas generales y la evolución de los mercados de vehículos industriales. Las estimaciones sobre la evolución futura de la empresa que aquí se presentan se basan en los objetivos de nuestros segmentos. En este contexto, hemos ajustado nuestras expectativas de desempeño comercial para reflejar los pronósticos actuales de desarrollo de los mercados de vehículos comerciales. Las afirmaciones que se hacen a continuación se basan en nuestro conocimiento en el momento de la elaboración del Informe Combinado de la Administración 2023.

La definición de las sensibilidades para la descripción comparativa, cualitativa, de los cambios en cifras clave ("al mismo", "ligeramente" y "significativamente" por encima o por debajo del nivel del año anterior) se encuentran en el capítulo **Perfil Corporativo** del informe combinado de la administración.

Las perspectivas están especialmente sujetas a sucesos geopolíticos posteriores y su impacto en la economía mundial. El comportamiento futuro de la inflación continúa determinando el ambiente de la política monetaria e influye sobre las decisiones de los bancos centrales.

En la tabla **B. 75 del capítulo Perspectivas**, se muestra una comparación de las cifras clave de las perspectivas declaradas con el comportamiento real en 2023 del ejercicio fiscal, así como las perspectivas para el ejercicio fiscal 2024.

La economía mundial

Esperamos que el crecimiento económico mundial se desacelere aún más en 2024. Es probable que el entorno de política monetaria restrictiva continúe frenando la demanda e inhibiendo el gasto de consumo y de capital. Además, no se puede descartar que los riesgos geopolíticos actuales tengan un impacto negativo en la economía real. Sin embargo, la continua caída de las tasas de inflación podría desencadenar un cambio en la postura de política monetaria de los principales bancos centrales. Esto apoyaría una recuperación de la economía global en la segunda mitad del año. Según nuestras previsiones, la economía mundial crecerá hasta un 2.5 % en 2024, una vez más por debajo de la tasa de crecimiento media a largo plazo.

Es probable que el crecimiento de la producción económica en la zona del euro se mantenga en un nivel débil en 2024 (+0.5 %). Suponemos que la economía alemana se estancará este año. Esperamos un aumento medio de los precios al consumo en la eurozona de hasta el 2.5 % en 2024.

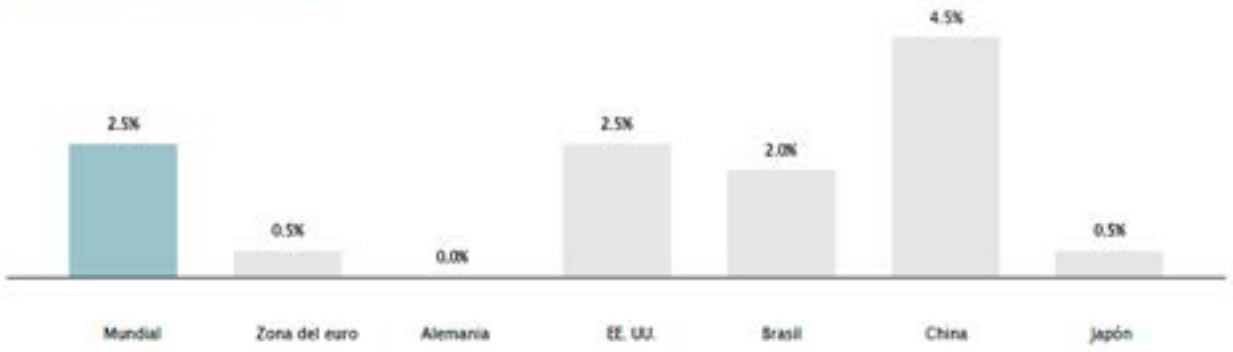
Un posible retorno de la tasa de inflación hacia el objetivo de inflación del BCE hace que los recortes de tipos de interés sean más probables a lo largo del año.

Una caída de la inflación hacia el corredor objetivo en EE. UU. también puede dar lugar a un cambio de política monetaria a lo largo del año. En general, esperamos una tasa de inflación promedio de hasta el 3.0 % y un crecimiento de la economía estadounidense de hasta el 2.5 % en 2024).

Con un crecimiento de alrededor del 2.0 %, se espera que la producción económica brasileña crezca con menos fuerza en 2024 que el año pasado. Esperamos que China siga haciendo una importante contribución al crecimiento económico mundial en 2024 (+4.5%). Es probable que el desarrollo económico general en Japón se enfríe (+0.5 %).

B. 74

Expectativas de crecimiento económico para 2024



El mercado de vehículos comerciales

Debido a las continuas condiciones económicas difíciles y la falta de efectos de recuperación, esperamos que los mercados clave de camiones vuelvan a niveles normales en 2024. Desde la perspectiva actual, anticipamos un volumen de mercado para camiones pesados ("clase 8") en América del Norte de entre 280 y 320 mil unidades. El mercado de camiones pesados en la región EU30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega) probablemente tendrá un volumen de entre 260 y 300 mil unidades.

Ventas de Unidades

Basándonos en nuestras hipótesis generales de Grupo sobre la economía mundial y los mercados de vehículos comerciales que son importantes para nosotros, esperamos unas ventas para el Negocio Industrial de entre 490 y 510 miles de unidades.

En el segmento **Trucks North America**, suponemos que las ventas se situarán entre 180 y 200 miles de unidades en un ambiente macroeconómico debilitado ligeramente en América del Norte.

Esperamos unas ventas de entre 140 y 160 miles de unidades en el segmento de **Mercedes-Benz**, lo cual considera, entre otras cosas una disminución de mercado inesperada en la región EU30.

En el segmento de **Trucks Asia**, esperamos ventas dentro de un rango de entre 130 a 150 miles de unidades.

En el segmento de **Daimler Buses**, también pronosticamos un volumen similar en comparación con el año anterior, para un rango de ventas de unidades de entre 23 y 28 miles de unidades.

Ingresos por Ventas y EBIT

Esperamos que los ingresos del Daimler Truck Group estén entre € 55 y € 57 miles de millones durante el ejercicio fiscal 2024. Para el Negocio Industrial, asumimos ingresos por ventas de entre € 52 y € 54 miles de millones y un retorno sobre las ventas ajustado del 9 % al 10.5 %.

Según nuestras perspectivas de mercado esperadas, los factores mencionados anteriormente y la planificación de nuestros segmentos, esperamos que el EBIT del Grupo en 2024 esté al mismo nivel que el año anterior. También esperamos que el EBIT ajustado del Grupo esté al mismo nivel que el año anterior.

Se espera un retorno sobre las ventas ajustado del 11 % al 13 % para el segmento **Trucks North America**. A pesar del esperado debilitamiento de los mercados de vehículos comerciales en América del Norte, esperamos que el retorno sobre ventas se mantenga estable.

Con un retorno sobre las ventas ajustado del 8.5 % al 10.5 % en el segmento **Mercedes-Benz**, pronosticamos que lograremos un retorno sobre ventas similar en comparación con el año anterior a pesar de la caída esperada del mercado en la región EU30.

En el segmento **Trucks Asia**, asumimos un retorno sobre ventas ajustado en un rango del 3 % al 5 % a pesar del debilitamiento esperado de los mercados relevantes de vehículos comerciales.

Para el segmento **Daimler Buses**, pronosticamos un retorno sobre ventas ajustado del 5 % al 7 %. Esperamos efectos positivos del precio neto y la mezcla de productos debido a una mayor recuperación en el mercado de autobuses de pasajeros.

Prevemos nuevos negocios de entre € 11 y € 13 miles de millones para el segmento **Financial Services**. Esto se debe en particular al crecimiento de las operaciones comerciales del segmento Financial Services en Europa y América del Sur. Para 2024, en un entorno macroeconómico caracterizado por la incertidumbre, asumimos mayores utilidades ajustadas y esperamos un retorno sobre el capital ajustado del 9 % al 11 %. En el futuro, para respaldar la calificación de Daimler Truck, tendremos en cuenta el objetivo del segmento de un índice de capital promedio del diez por ciento (antes nueve por ciento) al establecer la base de capital de todas las empresas de servicios financieros.

Flujo de efectivo libre y liquidez

Suponemos que el Flujo libre efectivo del Negocio Industrial en 2024 estará ligeramente por encima del nivel del año anterior. Basándonos en la evolución estable de los ingresos y beneficios que esperamos, suponemos una ligera disminución de las existencias, así como una situación de suministro en gran medida estable. Además, esperamos que el mejor desarrollo del inventario se vea parcialmente compensado por mayores inversiones en investigación y desarrollo y en propiedades, plantas y equipo.

Para 2024, aspiramos a un nivel de liquidez que sea apropiado a la situación general de riesgo en los mercados financieros y al perfil de riesgo de nuestra Compañía. Al medir la cantidad de liquidez también se tienen en cuenta los posibles riesgos de refinanciación, por ejemplo, debido a distorsiones temporales en los mercados financieros. Suponemos que en 2024 tendremos un buen acceso a los mercados de capitales y al mercado bancario. Queremos cubrir nuestras necesidades financieras principalmente a través de bonos, bonos a corto plazo (papeles comerciales), préstamos bancarios y la titulización de cuentas por cobrar de servicios financieros. La atención se centraría en los bonos de los mercados de bonos en dólares estadounidenses, dólares canadienses y euros. La mayoría de los bancos centrales iniciaron un ciclo de subidas de tipos de interés desde 2022, lo que en general ha provocado un aumento de los costos de refinanciación. Suponemos que el ciclo de subidas de tipos de interés en los mercados relevantes para nosotros llegará a su fin en 2024 y que puede haber posibles recortes de tipos de interés. Además, nuestro objetivo es seguir garantizando un alto nivel de flexibilidad financiera.

En el contexto de una sólida posición de liquidez, el Consejo de Administración y el Consejo de Supervisión de Daimler Truck Holding AG decidieron el 10 de julio de 2023 implementar un programa de recompra de acciones. Sobre esta base, se adquirirán en bolsa acciones propias por valor de hasta € 2.0 miles de millones (excluidos los costos adicionales de adquisición) en un período de hasta 24 meses a partir del 2 de agosto de 2023

Dividendo

En nuestro Día del Mercado de Capitales el 11 de julio de 2023, comunicamos un cambio en nuestra política de dividendos para permitir una distribución mayor y menos volátil a nuestros accionistas. Ahora aspiramos a un ratio de pago del 40 % al 60 % (anteriormente 40%) de la utilidad consolidada atribuible a los accionistas de Daimler Truck. Además, para el cálculo del dividendo tenemos en cuenta el Flujo libre efectivo del Negocio Industrial.

Según la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o AktG), el dividendo se distribuye a partir del beneficio distribuible indicado en las cuentas anuales de Daimler Truck Holding AG de conformidad con el Código de Comercio alemán (Handelsgesetzbuch o HGB). El Consejo de Administración y el Consejo de Supervisión propondrán a la Asamblea General Anual del 15 de mayo de 2024 distribuir un dividendo de € 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendos para el ejercicio 2023.

Actividades de investigación y desarrollo

Para las inversiones en propiedades, plantas y equipo y el gasto en investigación y desarrollo (incluyendo capitalización), esperamos un ligero incremento en 2024 en comparación con el año anterior. Hemos resumido el contenido esencial a nivel Grupo y segmentos a continuación.

Inversiones en propiedades, plantas y equipo

Para el año fiscal 2024, continuaremos invirtiendo fuertemente en propiedades, plantas y equipo para seguir avanzando en nuestra empresa. Esto se aplica en particular a la movilidad eléctrica y a la ampliación de nuestras redes de ventas.

Las inversiones en propiedades, plantas y equipo en el segmento **Trucks North America** se caracterizan principalmente por la expansión de las instalaciones de fabricación y prueba, así como por la adquisición de nuevos equipos de producción para respaldar la transformación a vehículos de cero emisiones.

Las inversiones en propiedades, plantas y equipos de **Mercedes-Benz** están impulsadas por la preparación de las plantas para la introducción de más vehículos de emisiones cero. Además, continuarán las inversiones en el negocio propio de repuestos de la empresa, tras la escisión de la antigua Daimler AG (ahora Mercedes-Benz Group AG).

En el segmento **Trucks Asia**, la atención en 2024 seguirá centrándose en las nuevas tecnologías, incluidas la e-movilidad y la digitalización, así como en la modernización de los centros de distribución, los almacenes y la optimización de las plantas.

En el segmento **Daimler Buses**, las inversiones previstas se centrarán en la finalización del nuevo Bus World Home Service Center de Berlín y en la ampliación de las sedes de Holysov (República Checa) y Hosdere (Turquía).

Investigación y desarrollo

Con nuestras actividades de investigación y desarrollo, pretendemos aumentar la competitividad en el contexto de la transformación de la movilidad y los desafíos tecnológicos asociados. Nos estamos centrando en vehículos de cero emisiones, conducción automatizada y desarrollo continuo de productos existentes.

Trucks North America también seguirá centrándose en inversiones en vehículos de cero emisiones, en la mejora de la eficiencia del combustible y el rendimiento de los productos existentes.

En **Mercedes-Benz**, el desarrollo de vehículos propulsados por baterías y por hidrógeno seguirá siendo el foco de atención en 2024. Otro punto central será la adaptación de la cabina a las futuras regulaciones legales.

Para **Trucks Asia**, el objetivo es continuar el desarrollo de la movilidad eléctrica y las nuevas tecnologías y seguir desarrollando la cartera existente.

En **Daimler Buses**, el cambio significativo hacia sistemas de propulsión de cero emisiones continuará en 2024. También se invertirá, entre otras cosas, para cumplir la norma de emisiones Euro VII para autobuses de pasajeros hasta 2027.

B. 75

Cifras clave de las perspectivas para Daimler Truck

	2022	2023	2023	2023	2024
	Informadas	Perspectivas en el Informe Combinado de la Adm.	Perspectivas actualizadas en el año	Comportamiento real	Perspectivas
Mercado de camiones pesados		2022			
América del Norte (miles de unid.)	309	280 a 320	290 a 330	331	280 a 320
EU30 (miles de unid.)	296	280 a 320	300 a 340	342	260 s 300
Grupo					
Ingresos por ventas	€50.9 MM	€55 MM a €57 MM	€56 MM a €58 MM	€55.9 MM	€55 MM a €57 MM
EBIT	€3.5 MM	Incremento significativo	-	€5.2 MM (+48.3%), increm. significativo	nivel del año anterior
EBIT Ajustado	€4.0 MM	Incremento significativo	-	€5.5 MM (+38.6%), increm. significativo	nivel del año anterior
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	€0.9 MM.	nivel del año anterior	ligero increm.	€1.0 MM. (+14.2%), ligero increm.	ligero increm.[1]
Gastos en investigación y desarrollo (incluyendo costos de desarrollo capitalizado)	€1.8 MM.	nivel del año anterior	ligero increm.	€2.0 MM. (+10.1%), ligero increm.	
Negocio Industrial					
Ventas unidades (miles de unid.)	520	510 a 530	530 a 550	526	490 a 510
Ingresos por ventas	€49.2 MM.	€53 MM. a €55 MM.	€54 MM. a €56 MM.	€53.2 MM.	€52 MM. a €54 MM.
Retorno sobre ventas ajustado	7.7%	7.5% a 9%	8.5% a 10%	9.9%	9% bis 10.5%
Flujo libre efectivo	€1.7 MM.	ligero increm.	increm. signific.	€2.8 MM. (+61.0%), increm. signific.	ligero increm.
Trucks North America					
Ventas unidades (miles de unid.)	187	190 a 210	-	195	180 a 200
Retorno sobre ventas ajustado	10.8%	10% a 12%	11% a 13%	12.3%	11% a 13%
Mercedes-Benz					
Ventas unidades (miles de unid.)	166	150 a 170	155 a 175	159	140 a 160
Retorno sobre ventas ajustado	8.1%	7% a 9%	8% a 10%	10.2%	8.5% bis 10.5%
Trucks Asia					
Ventas unidades (miles de unid.)	156	150 a 170	160 a 180	161	130 a 150
Retorno sobre ventas ajustado	2.6%	3% a 5%	4% a 6%	4.7%	3% a 5%
Daimler Buses					
Ventas unidades (miles de unid.)	24	20 a 25	-	26	23 a 28
Retorno sobre ventas ajustado	0.4%	2% a 4%	3% a 5%	4.7%	5% a 7%
Financial Services					
Nuevos negocios	€9.4 MM.	€11 MM. a €12 MM.	€10 MM. a €11 MM.	€11.3 MM.	€11 MM. a €13 MM.
Retorno sobre el capital ajustado	9.9%	9% a 11%	-	9.1%	9% a 11%

1 A partir del ejercicio fiscal 2024, resumimos las perspectivas para inversiones en propiedades, plantas y equipo, y gasto en investigación y desarrollo (incluyendo costos de desarrollo capitalizado).

Declaración general sobre el desempeño futuro

Siguen existiendo incertidumbres relacionadas con la guerra entre Rusia y Ucrania y el desarrollo del comercio global, que pueden tener un impacto en las cadenas de suministro globales. Al mismo tiempo, el desarrollo continuo de la cartera de productos existente, el aumento de la digitalización y la transformación necesaria hacia un futuro neutro en CO_2 requieren grandes inversiones.

Nuestras hipótesis para 2024 suponen que los riesgos geopolíticos actuales no tendrán ningún efecto negativo adicional en la economía global. También esperamos que las tasas de inflación caigan como resultado de una política monetaria basada en objetivos. También suponemos que la situación actual en los mercados energéticos y en las cadenas de suministro a nivel mundial no generará cargas adicionales a lo largo del año.

En este contexto y respaldados por la fortaleza de la marca y el poder innovador de nuestra empresa, esperamos que la situación general se mantenga estable en 2024 en comparación con 2023.

Declaraciones prospectivas

Este documento contiene declaraciones prospectivas que reflejan nuestra opinión actual sobre acontecimientos futuros. Palabras como "anticipar", "asumir", "creer", "estimar", "esperar", "pretender", "puede/podría", "planear", "proyectar", "debería" y términos similares se utilizan para expresar las declaraciones prospectivas. Estas declaraciones están sujetas a una serie de riesgos e incertidumbres. Por ejemplo, una evolución adversa de la situación económica mundial, en particular un descenso de la demanda en nuestros mercados de venta más importantes, un deterioro de nuestras opciones de refinanciación en los mercados crediticios y financieros, acontecimientos inevitables de fuerza mayor como catástrofes naturales, pandemias, actos de terrorismo, disturbios políticos, conflictos armados, accidentes industriales y sus efectos en nuestras ventas, las compras, la producción o las actividades de financiación, las variaciones de los tipos de cambio, las normativas aduaneras y de comercio exterior, un cambio en el comportamiento de los consumidores hacia vehículos más pequeños y menos rentables o una posible pérdida de aceptación de nuestros productos y servicios, que nos obligue a ajustar los precios y a reducir las capacidades de producción, el aumento de los precios de los combustibles y las materias primas, la interrupción de la producción por escasez de materiales huelgas laborales o quiebras de proveedores, una disminución de los precios de reventa de los vehículos usados, la aplicación con éxito de medidas de reducción de costos y optimización de la eficiencia, las perspectivas comerciales de las empresas en las que tenemos una participación significativa, la aplicación con éxito de colaboraciones estratégicas y empresas conjuntas, los cambios en la legislación, los reglamentos y las directrices oficiales, en particular los relativos a las emisiones de los vehículos, el ahorro de combustible y la seguridad, así como la resolución de las investigaciones oficiales en curso o iniciadas por las autoridades y el resultado de los procedimientos judiciales pendientes o amenazados en el futuro, así como otros riesgos e incertidumbres, algunos de los cuales se describen anteriormente en este Informe Anual bajo el encabezado "Informe sobre riesgos y oportunidades". Si se produjera uno de estos elementos de incertidumbre o uno de estos imponderables, o si las hipótesis en las que se basan las declaraciones prospectivas resultaran ser incorrectas, los resultados reales podrían diferir sustancialmente de los resultados declarados o implícitos en estas declaraciones. No pretendemos ni asumimos ninguna obligación de actualizar continuamente las declaraciones prospectivas, ya que éstas se basan únicamente en las circunstancias existentes en la fecha de su publicación.

Referencias emitidas en el presente Informe Combinado de la Administración

En la medida en que las referencias emitidas en el presente Informe de la Administración se refieran a partes del Informe Anual que no fueron incluidas en la auditoría externa (partes ajenas a la empresa y los estados financieros consolidados y el Informe Combinado de la Administración), o a la página web de Daimler Truck o a otros informes o documentos, éstos tampoco formaron parte de la auditoría externa.

C

Gobierno Corporativo

Informe del Comité de Auditoriaoría	152
Declaración sobre Gobierno Corporativo	155



Informe del Comité de Auditoría

Estimados Accionistas, como Presidente del Comité de Auditoría, me complace presentarles las tareas y actividades llevadas a cabo por este órgano.

Fundamentos del trabajo del Comité de Auditoría
Las tareas y responsabilidades del Comité de Auditoría se basan en las disposiciones legales pertinentes, el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (DCGK) con sus enmiendas de fecha 28 de abril de 2022 y las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia y del Comité de Auditoría, en su versión actual.

Integración del Comité de Auditoría
El Comité de Auditoría está integrado por Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger y Thomas Zwick. Desde 2021, Michael Brosnan ocupa el cargo de Presidente del Comité de Auditoría. Michael Brecht fue electo como Vicepresidente en 2021. Como Presidente del Comité de Auditoría, Michael Brosnan es independiente de Daimler Truck Holding AG y de su Consejo de Administración, tal y como se define en la recomendación correspondiente de la DCGK. Junto con Harald Wilhelm y Michael Brosnan, el Comité de Auditoría incluye dos miembros con conocimientos financieros en el sentido del artículo 100, apartado 5, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o "AktG") y de las recomendaciones respectivas de la DCGK.

Tareas y responsabilidades
El Comité de Auditoría se ocupa en particular de cuestiones relacionadas con la contabilidad, la información financiera y la información sobre sustentabilidad, incluida la declaración no financiera del grupo. Las funciones del Comité de Auditoría también incluyen el trabajo de calidad de la auditoría anual y la revisión de las cualificaciones y la independencia del auditor. El Comité de Auditoría debate con el auditor la evaluación de las áreas clave de auditoría y los asuntos de auditoría especialmente importantes y también examina la idoneidad y efectividad del sistema de control interno, el sistema de gestión de riesgos, el sistema de gestión del cumplimiento y el sistema de auditoría interna. El Comité de Auditoría también es informado periódicamente por el Consejo de Administración sobre las controversias legales.

También es parte de las tareas del Comité de Auditoría asignar al auditor la auditoría de los estados financieros anuales y la revisión de auditoría de los informes financieros intermedio siguiendo el nombramiento del auditor por la Asamblea General Anual. Además, el Comité de Auditoría identifica las principales áreas de la auditoría y negocia los honorarios de auditoría con el auditor. El Comité de Auditoría también encarga al auditor otros servicios de auditoría, como la auditoría de la declaración no financiera del Grupo como parte del informe combinado de la administración.

Cooperación con el Comité de Vigilancia
En su calidad de Presidente del Comité de Auditoría, Michael Brosnan informa al Comité de Vigilancia sobre las actividades del Comité y el contenido de las Asambleas y los debates mantenidos fuera de las asambleas. Esta información se facilitaba en la respectiva asamblea del Comité de Vigilancia, que tiene lugar después de una asamblea del Comité de Auditoría. Adicionalmente, existen intercambios habituales entre Michael Brosnan como Presidente del Comité de Auditoría y el Presidente del Comité de Vigilancia, así como entre Michael Brosnan y el miembro del Consejo de Administración responsable por Finanzas y Contraloría.



Michael Brosnan, presidente del Comité de Auditoría de Daimler Truck Holding AG.

Asambleas y participantes

El Comité de Auditoría celebró en total ocho asambleas en el ejercicio fiscal 2023 y aprobó una resolución mediante el procedimiento escrito. El Presidente del Comité de Vigilancia, Joe Kaeser, asistió a la mayoría de las asambleas en calidad de invitado permanente. En cumplimiento de los requisitos legales y de otro tipo pertinentes, el miembro del Consejo de Administración de la Compañía responsable de Finanzas y Contraloría, así como representantes del auditor también participaron en las Asambleas como invitados permanentes. Entre los invitados habituales a las asambleas figuraron también, en particular, el Titular de Contabilidad, el Titular de Asuntos Legales y Cumplimiento y el Titular de Auditoría Corporativa (Auditoría Interna), quienes informaron al Comité de Auditoría sobre puntos concretos del orden del día. El Comité de Auditoría también consultó periódicamente al auditor sin el Consejo de Administración.

Además de las asambleas del Comité de Auditoría, Michael Brosnan como Presidente, mantuvo regularmente asambleas individuales con los miembros del Comité, el miembro del Consejo de Administración responsable de Finanzas y Contraloría y los citados representantes de la administración del Grupo Daimler Truck, en particular para la preparación y el seguimiento de las asambleas. Michael Brosnan también intercambió regularmente información con los representantes del auditor sobre cuestiones importantes de auditoría e informé a los miembros del Comité de conformidad.

Temas de las actividades del Comité de Auditoría en el ejercicio fiscal 2023

En el transcurso del ejercicio fiscal 2023, el Comité de Auditoría debatió los estados financieros anuales y consolidados, el Informe Combinado de la Administración y los resultados de la auditoría de los estados financieros, los estados financieros intermedios y los resultados de la respectiva revisión de auditoría con el miembro responsable del Consejo de Administración, el Titular de Contabilidad y los representantes del auditor antes de su publicación. Los informes de los departamentos de Auditoría Corporativa, Asuntos Legales y Cumplimiento también complementaron el contenido habitual de las asambleas. El Comité de Auditoría recibió informes regulares sobre los procedimientos legales en curso, la situación de riesgo, el sistema de gestión del cumplimiento e información sobre informes internos y externos recibidos en el sistema de denuncia de irregularidades del Grupo “SpeakUp” (anteriormente la Oficina de Prácticas Comerciales, BPO) y las medidas emprendidas para abordarlos.

En su asamblea del 9 de marzo de 2023, el Comité de Auditoría revisó y discutió intensamente los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración, cada uno de ellos auditado con opinión sin reservas, incluyendo la declaración no financiera del Grupo auditado con un “ aseguramiento limitado” y el posterior informe de sustentabilidad para el ejercicio 2022, la Declaración sobre Gobierno Corporativo, la propuesta a la Asamblea General Anual de aplicación de resultados y el informe de remuneraciones. Los representantes del auditor informaron sobre los resultados de la auditoría y en particular abordaron las áreas de enfoque de la auditoría, los “Asuntos Clave de la Auditoría” y los respectivos procedimientos de auditoría, incluidas las conclusiones extraídas en cada caso, y estuvieron a disposición del comité para preguntas e información complementaria. Los informes del auditor sobre los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados (incluyendo las cuestiones de auditoría particularmente importantes en los dictámenes de auditoría emitidos), sobre el sistema de control interno y sobre las transacciones significativas relacionadas con los estados financieros se discutieron junto con el auditor. Además, el Comité de Auditoría también se ocupó del sistema de gestión de riesgos de la Compañía. Tras un examen y un debate en profundidad, el Comité de Auditoría recomendó que el Comité de Vigilancia aprobara los estados financieros preparados, el informe combinado de la administración que incluye la declaración no financiera del Grupo, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y la propuesta de aplicación de beneficios a la Asamblea General Anual en lo que respecta, en particular, a la distribución parcial de utilidades a los accionistas. El Comité de Auditoría también aprobó el informe del Comité de Auditoría sobre el ejercicio financiero de 2022 y recomendó que el Comité de Vigilancia presente el informe del Comité de Vigilancia y el informe de remuneraciones a la Asamblea General Anual. En lo que respecta a los auditores de la empresa, el Comité de Auditoría se ocupó en particular de su independencia, sobre la cual no había indicios de preocupación, y después de un primer análisis de la calidad de la auditoría, formuló la recomendación al Comité de Vigilancia sobre la propuesta al Asamblea General Anual para nombrar a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, auditor, auditor del Grupo y auditor para la revisión de los estados financieros intermedios para el ejercicio 2023 y para los estados intermedios para el ejercicio 2024 en el período hasta la próxima Asamblea General Anual Asamblea en el ejercicio 2024. Otro contenido de la asamblea del 9 de marzo de 2023 fue el plan anual del departamento de Auditoría Corporativa.

En su asamblea del 8 de mayo 2023, el Comité de Auditoría abordó detalladamente el informe intermedio para el primer trimestre de 2023 y recibió informes de los departamentos de Auditoría Corporativa, Cumplimiento y Asuntos Legales. La asamblea también abordó los objetivos financieros de la Compañía y las ambiciones de la Compañía en asuntos de costos fijos.

En la asamblea inmediatamente posterior a la Asamblea General Anual con fecha 21 de junio de 2023, después de la designación por parte de la Asamblea General Anual, el Comité de Auditoría asignó a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, la auditoria de los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados, la declaración no financiera del Grupo para el ejercicio fiscal 2023, los sistemas de control interno y la revisión de auditoría de los estados financieros intermedios para el ejercicio fiscal 2023 y autorizó a Michael Brosnan y de forma alterna a Michael Brecht para firmar cartas compromiso y el acuerdo de honorarios correspondientes.

El tema de la asamblea extraordinaria del 6 de julio de 2023 fue la revisión detallada de los contenidos del Día de Mercado de Capitales que se celebró el 11 de julio de 2023 y, específicamente, el programa de recompra de acciones que se anunció el 10 de julio de 2023.

En la asamblea del Comité de Auditoría del 13 de julio de 2023, el Comité de Auditoría abordó primordialmente la planeación de la auditoria y los estados financieros y las áreas de enfoque de auditoría, así como los asuntos clave de auditoría. Además, el Comité de Auditoría discutió específicamente el desarrollo ulterior de los sistemas de control interno y se le informó con mayor detalle sobre la taxonomía de la UE y el informe integrado de sustentabilidad.

Durante su asamblea del 31 de julio de 2023, el Comité de Auditoría abordó detalladamente los informes intermedios para el segundo trimestre de 2023 y recibió informes de los departamentos de Auditoría Corporativa, Cumplimiento y Asuntos Legales. El contenido de la asamblea fue también, en específico, el estado actual de las ambiciones de la Compañía en temas de costos fijos.

En su asamblea del 6 de noviembre de 2023, el Comité de auditoría abordó a fondo el informe intermedio del tercer trimestre de 2023 y recibió informes de los Departamentos de Auditoría Corporativa, Cumplimiento y Asuntos Legales, así como sobre la auditoria de conformidad con el Reglamento de Infraestructura del Mercado de la UE. En preparación para la asamblea del Comité de Vigilancia del 6 de noviembre de 2022, el Comité de Auditoría también abordó detalladamente una medida de capital intragrupo. En relación con la auditoria de los estados financieros, el Comité de Auditoría también revisó el catálogo de servicios distintos a auditoria y abordó el tema mencionado de costos fijos, el Sistema de control interno y temas de gestión del desempeño de sustentabilidad.

En su asamblea del 6 de diciembre de 2023, el Comité de Auditoría discutió la Planeación Comercial de Daimler Truck y el plan anual de auditoría de Auditoría Corporativa en preparación para la asamblea del Comité de Vigilancia el mismo día.

Compañía y estados financieros consolidados 2023

En preparación para la asamblea del Comité de Vigilancia del mismo día, el Comité de Auditoría, en su asamblea del 29 de febrero de 2024, revisó y discutió intensamente los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración, cada uno de ellos auditado con una opinión de auditor sin reservas. , los estados no financieros del Grupo auditados con “aseguramiento limitado”, así como el siguiente informe de sustentabilidad para el ejercicio 2023, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y la propuesta a la Asamblea General Anual de apropiación de beneficios y el informe de remuneraciones. Los representantes de los auditores informaron detalladamente sobre los resultados de la auditoría y, en este informe, abordaron en particular las áreas de enfoque de la auditoría, las cuestiones clave de la auditoría y los respectivos procedimientos de auditoría, incluidas las conclusiones extraídas en cada caso, y estuvieron disponibles al comité para preguntas e información complementaria. Los informes del auditor sobre los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados (incluidas las cuestiones clave de auditoría contenidas en las opiniones de auditoría emitidas), sobre el sistema de control interno y sobre las transacciones significativas relacionadas con la información financiera se discutieron con los representantes del auditor.

Además, el Comité de Auditoría también se ocupó del sistema de gestión de riesgos. Después de una revisión y discusión en profundidad, el Comité de Auditoría recomendó que el Comité de Vigilancia aprobara los estados financieros preparados, el informe combinado de la administración que incluye la declaración no financiera del Grupo y el informe de sustentabilidad, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y la propuesta de aplicación de resultados a la Asamblea General Anual. El Comité de Auditoría también adoptó su informe sobre el ejercicio 2023.

En lo que respecta al auditor de la Sociedad, el Comité de Auditoría se ocupó en particular de la independencia del auditor. Tras un análisis de la calidad de la auditoría, el Comité de Auditoría también examinó la recomendación al Comité de Vigilancia sobre la propuesta a la Asamblea General Anual de nombrar a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, como auditor de los estados financieros, como auditor de los estados financieros consolidados, como auditor para la revisión de los informes financieros intermedios del ejercicio 2024 y de los informes financieros intermedios del ejercicio 2025 en el período hasta la próxima Asamblea General Anual del ejercicio 2025.

El Comité de Auditoría también quiere aprovechar su informe del ejercicio para expresar su agradecimiento y reconocimiento al exdirector financiero Jochen Goetz, fallecido inesperadamente en 2023 por su dedicación y los servicios prestados a Daimler Truck.

Leinfelden-Echterdingen, febrero de 2024

El Comité de Auditoría



Michael Brosnan, Presidente

Declaración sobre Gobierno Corporativo

En esta Declaración sobre Gobierno Corporativo, de conformidad con la Secciones 289f y 315d del Código de Comercio de Alemania (Handelsgesetzbuch o "HGB"), el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia informan de forma conjunta sobre el gobierno corporativo de la Compañía para el ejercicio fiscal 2023. Salvo que se indique lo contrario, las siguientes declaraciones se aplican por igual a Daimler Truck Holding AG y al Grupo. De conformidad con la Sección 317, apartado 2, párrafo 6, del Código de Comercio de Alemania (HGB), el examen del auditor de las declaraciones de conformidad con la Sección 289f, apartados 2 y 5, y la Sección 315d del Código de Comercio de Alemania (HGB) se limita a determinar si dichas declaraciones han sido realmente emitidas. La Declaración sobre Gobierno Corporativo también puede consultarse en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports.

Declaración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG de conformidad con el artículo 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz) en relación con el Código de Gobierno Corporativo

Desde la presentación última declaración de cumplimiento del Código de Gobierno Corporativo de Alemania en diciembre de 2022, Daimler Truck Holding AG ha cumplido con las recomendaciones del Comité Gubernamental sobre el Código de Gobierno Corporativo de Alemania en la versión de 28 de abril de 2022 publicada el 27 de junio de 2022 (en lo sucesivo, GCGC) con las siguientes excepciones, y continuará cumpliendo en el futuro con las siguientes excepciones:

- La recomendación B. 3 GCGC establece que los nombramientos iniciales de los miembros del consejo deben ser por un máximo de tres años. Ya antes de la cotización en bolsa de Daimler Truck Holding AG, en diciembre de 2021, Martin Daum fue nombrado miembro del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG hasta el 28 de febrero de 2025, Jochen Götz hasta el 30 de junio de 2026 y Jürgen Hartwig hasta el 30 de noviembre de 2026; Jochen Goetz ha dejado el puesto con su defunción el 5 de agosto de 2023. En ese momento, el período de nombramiento más largo tuvo en cuenta, en particular, que Daimler Truck Holding AG actúa como la compañía controladora de administración de Daimler Truck AG y que Martin Daum, Jochen Götz y Jürgen Hartwig ya han sido miembros del Consejo de Administración de Daimler Truck AG desde el 1 de octubre de 2019. El nombramiento de los demás miembros del Consejo de Administración que continúan en su puesto fue de conformidad con la Recomendación. En el futuro, se continuará cumpliendo con la recomendación B.3 del GCGC.

- Según la Recomendación C. 4 GCGC, un miembro del Comité de Vigilancia que no sea miembro de ningún consejo de administración de una empresa cotizada no aceptará más de cinco mandatos de Comité de Vigilancia en empresas cotizadas no pertenecientes al grupo o funciones comparables, contando dos veces un nombramiento como presidente del Comité de Vigilancia. Según la Recomendación C. 5 GCGC, los miembros de los consejos de administración de las empresas cotizadas no aceptarán en total más de dos mandatos de Comité de Vigilancia en empresas cotizadas no pertenecientes al grupo o funciones comparables y no aceptarán la presidencia de un Comité de Vigilancia en una empresa cotizada no perteneciente al grupo.

  En lugar de observar el número total recomendado de mandatos para los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia como un límite máximo rígido, debería ser posible considerar cada caso individual para evaluar si el número de mandatos ejercidos, que son relevantes en el sentido del Código, parece apropiado. En este contexto, debe tenerse en cuenta la carga de trabajo individual que cabe esperar como resultado de los mandatos aceptados, que puede variar en función del mandato.

Leinfelden-Echterdingen, Diciembre de 2023
Daimler Truck Holding AG

En representación del Comité de Vigilancia
Joe Kaeser
Presidente

En representación del Consejo de Administración
Martin Daum
Presidente

Esta declaración de conformidad con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC) está disponible en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports además de las Declaraciones de Cumplimiento de los últimos cinco años que ya no son las vigentes, en caso de ya estar disponibles.

Información sobre remuneraciones

Sistema de remuneraciones e informe de remuneraciones

El sistema de remuneraciones aplicable a los miembros del Consejo de Administración de conformidad con la Sección 87a, apartados 1 y 2, párrafo 1, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o "AktG"), incluyendo la aprobación de la Asamblea General Anual el 21de junio de 2023 está disponible en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-ofthe-board-of-management. La resolución aprobada por la Asamblea General Anual el 22 de junio de 2023 de conformidad con la Sección 113 Apartado 3 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG") sobre la remuneración de los miembros del Comité de Vigilancia está disponible en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board. El Informe sobre Remuneraciones 2023 y el informe del auditor de conformidad con la Sección 162 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG") también se pondrán a disposición del público en las dos páginas web mencionadas. El Comité de Vigilancia ha decidido seguir desarrollando el sistema de remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración, que fue aprobado por la Asamblea General Anual el 22 de junio de 2022. A reserva de su aprobación por la Asamblea General de Accionistas en 2023, el nuevo sistema de remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración entrará en vigor con efecto retroactivo a partir del 1 de enero de 2023. En el Informe sobre Remuneraciones de 2022 se ofrece una perspectiva al respecto.

Los principios y prácticas principales del Gobierno Corporativo

Gobierno Corporativo

La denominación Daimler Truck Group incluye a Daimler Truck Holding AG y a las empresas de su grupo. Daimler Truck Holding AG es una sociedad anónima constituida conforme a las leyes de la República Federal de Alemania, con domicilio social en Stuttgart y dirección comercial en Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen. Tiene tres órganos de gobierno: el Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia y la Asamblea de Accionistas. Las funciones de los órganos de gobierno se derivan esencialmente de la Ley de Sociedades Anónimas alemana (AktG), de los estatutos de Daimler Truck Holding AG y de las Reglas de Procedimiento.

El Código de Gobierno Corporativo de Alemania

Además de los requisitos legales de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania, de la Codeterminación y del Mercado de Capitales, Daimler Truck Holding AG cumplió con las recomendaciones del GCGC 2019 en su versión del 16 de diciembre de 2019 y cumple con las recomendaciones del GCGC en su versión del 28 de abril de 2022, con las excepciones especificadas y explicadas en la Declaración de Cumplimiento con el GCGC. Daimler Truck Holding AG también cumplió y cumple, de manera voluntaria, con las sugerencias del GCGC.

Los principios rectores de nuestra conducta

Nuestra conducta empresarial se ajusta a las normas de todo el Grupo y a los valores de nuestra Compañía, que van más allá de las exigencias de la ley y del GCGC. Para lograr el éxito empresarial a largo plazo y, por tanto, sustentable sobre esta base, nuestro objetivo es garantizar que nuestras actividades estén en armonía con el medio ambiente y la Compañía. Esto se debe a que, como uno de los principales fabricantes de vehículos comerciales del mundo, también nos esforzamos por llevar a las carreteras vehículos que tengan futuro. Hemos definido los principios más importantes en nuestro Código de Conducta, que sirve de marco de referencia para todos los empleados del Grupo Daimler Truck y les ayuda a tomar las decisiones correctas incluso en situaciones empresariales difíciles.

Nuestro Código de Conducta

Nuestro Código de Conducta define nuestra comprensión común de la forma de comportarnos adecuadamente y es un componente central de nuestra cultura corporativa. En el corazón de nuestro Código de Conducta son nuestros cuatro Principios de Propósito: “Comenzamos escuchando”, “Construimos para resolver”, “Lideramos con perspectiva de largo plazo” y “Progresamos juntos”. Además de los Principios de Propósito, nuestro Código de Conducta incluye requisitos y normas sobre el respeto y la protección de los derechos humanos y el tratamiento de los conflictos de intereses; también prohíbe toda forma de corrupción. El Código de Conducta se revisó en el ejercicio fiscal 2022 y se publicó a principios de febrero de 2023 con el nombre "Código de Conducta de Daimler Truck". Su implementación está respaldada por una campaña de comunicación en todo el Grupo. El Código de Conducta se aplica a todas las empresas y empleados del Grupo Daimler Truck en todo el mundo. Está disponible en www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct.

Declaración de política sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos

Estamos comprometidos con los Principios Rectores de las Naciones Unidas para las Empresas y los Derechos Humanos y con el Plan de Acción Nacional para las Empresas y los Derechos Humanos del Gobierno Federal de Alemania. El respeto de los derechos humanos es un elemento fundamental de nuestra responsabilidad social. Estamos firmemente comprometidos con ello en todas nuestras empresas y esperamos que nuestros socios comerciales hagan lo mismo. Confirmamos nuestro compromiso en nuestra Declaración de Política sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos. Amplía nuestra obligación de respetar los derechos humanos desde nuestro Código de Conducta y constituye la base para asumir la responsabilidad social en Daimler Truck.

Expectativas para nuestros socios comerciales

En nuestras "Normas para Socios Comerciales de Daimler Truck" definimos nuestros requisitos para nuestros socios comerciales en materia de respeto y protección de los derechos humanos, buenas condiciones laborales, protección del medio ambiente y cumplimiento de la normativa. Exigimos a nuestros socios comerciales -en particular a nuestros proveedores directos- que cumplan estas normas y las comuniquen a sus empleados y a su cadena de valor ascendente. También esperamos que nuestros socios comerciales evalúen si se cumplen estas normas. El cumplimiento de estas normas es el requisito previo más importante para el éxito de la cooperación. Las disposiciones detalladas sobre estas normas y requisitos figuran en nuestras condiciones contractuales. En www.daimlertruck.com/en/company/compliance/compliance-of-our-business-partners encontrará información sobre lo que esperamos de nuestros socios comerciales.

Sistema de control interno, sistema de gestión de riesgos, sistema de gestión del cumplimiento y auditoría interna en el Grupo

El Grupo Daimler Truck dispone de un sistema de control interno, un sistema de gestión de riesgos y un sistema de cumplimiento que se corresponden con el tamaño y la presencia a nivel mundial de la Compañía y el alcance de sus actividades empresariales y que están orientados a la gestión continua y sistemática de los riesgos y oportunidades empresariales. El Consejo de Administración se asegura de que estos sistemas cubran también los objetivos relacionados con la sustentabilidad, a menos que ya lo exija la ley, y que esto incluya procesos y sistemas para el registro y procesamiento de datos relacionados con la sustentabilidad.

El sistema de gestión de riesgos es uno de los componentes del proceso de planificación, control e información de todo el Grupo. Su objetivo es garantizar que la dirección de la Compañía reconozca los riesgos importantes en una fase temprana y pueda poner en marcha medidas correctoras a tiempo. El sistema de control interno tiene por objeto, en lo que respecta al proceso contable, garantizar la corrección y eficacia de la contabilidad y la información financiera. El sistema de gestión de riesgos y el sistema de control interno han sido y continuarán siendo desarrollados con la definición de objetivos relacionados con sustentabilidad, especialmente en relación con los requerimientos legales en el área de sustentabilidad (incluyendo la Directiva de Información de Sustentabilidad Corporativa de la Taxonomía de la UE (CSRD)).

La descripción de las principales características del sistema de control interno y del sistema de gestión de riesgos, así como el comentario sobre la idoneidad y eficacia de estos sistemas, figuran en **el Informe de Riesgos y Oportunidades** del Informe Combinado de la Administración.

Nuestros sistemas de gestión del cumplimiento, que tienen su base en nuestra cultura de integridad, está diseñado para apoyar el cumplimiento de la ley y de las políticas en el Grupo y por parte de sus empleados, para prevenir la mala conducta y para minimizar sistemáticamente los riesgos de cumplimiento. Se puede encontrar información más detallada sobre las principales características de nuestro sistema de gestión del cumplimiento en el capítulo **Cumplimiento** en el informe combinado de la administración, también contiene el comentario sobre la idoneidad y efectividad de estos sistemas.

El departamento de Auditoría Interna apoya a la organización en la consecución de sus objetivos utilizando un enfoque sistemático y específico para evaluar y ayudar a mejorar la idoneidad y eficacia de los sistemas de gestión del cumplimiento, el sistema de gestión de riesgos, el sistema de control interno y los procesos de gestión y supervisión. La independencia de la función de auditoría interna es garantizada por el hecho que está libre de interferencia y sesgos en su planeación y desempeño de su trabajo, y tiene acceso sin obstáculos a las personas, recursos e información necesarios. En sí, la auditoría interna estará sujeta a una auditoría externa de calidad por lo menos cada cinco años.

El Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia debatirá con el Consejo de Administración la adecuación, eficacia y funcionalidad del sistema de control interno y gestión de riesgos, los sistemas de gestión del cumplimiento y el sistema de auditoría interna al menos una vez al año. El Presidente del Comité de Auditoría informa al Comité de Vigilancia sobre el trabajo del comité a más tardar en la siguiente asamblea del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia se ocupa del sistema de control interno con respecto a la contabilidad y al sistema de gestión de riesgos también con ocasión de la auditoría de las cuentas anuales y consolidadas. Como se describe con más detalle en las Reglas de Procedimiento del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia, entre las asambleas del Comité de Vigilancia, el Presidente del Comité de Vigilancia mantiene contactos periódicos con el Consejo de Administración, en particular con el Presidente del Consejo de Administración, para tratar no sólo la estrategia y el desarrollo empresarial del Grupo, sino también cuestiones relativas a la gestión de riesgos y al cumplimiento. Además, el Consejo de Administración informa regularmente al Comité de Auditoría y al Comité de Vigilancia sobre los riesgos más importantes a los que se enfrentan la Compañía y el Grupo Daimler Truck.

Contabilidad y auditoría externa

Los estados financieros consolidados y los estados financieros intermedios se preparan de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) adoptadas por la Unión Europea. Los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG se elaboran de acuerdo con las normas contables del Código de Comercio de Alemania (HGB). Además del informe financiero semestral, Daimler Truck elabora informes financieros trimestrales. Los estados financieros consolidados y los estados financieros anuales son revisados por un auditor externo; los informes financieros intermedios son revisados por auditores externos. Los estados financieros consolidados y los informes de la administración del Grupo se publican en www.daimlertruck.com/en/investors/reports/financial-reports de la Compañía en un plazo de 90 días, y los informes financieros intermedios en un plazo de 45 días a partir del cierre del período de informe.

El Comité de Vigilancia, basándose en la recomendación del Comité de Auditoría, presenta una propuesta a la Asamblea de Accionistas para el nombramiento de los auditores de los estados financieros anuales de la Compañía, los auditores de los estados financieros anuales consolidadas y los auditores para la revisión de los estados financieros intermedios de Daimler Truck Holding AG. En la Asamblea General Anual del 21 de junio de 2023, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, fue nombrado auditor para los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y como auditor para la revisión de los informes financieros intermedios para el ejercicio fiscal 2023 y de informes financieros intermedios para el período hasta la siguiente Asamblea General Anual en el ejercicio fiscal 2024. KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín lleva a cabo la auditoría de los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG desde el ejercicio 2021; el auditor responsable desde el inicio de la auditoría; Marcus Rohrbach ha sido el auditor responsable a partir del 1 de julio de 2023.

Antes de presentar su recomendación para la propuesta de elección a la Asamblea General, el Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia obtuvo una declaración del auditor propuesto con relación a si existe, y en caso de existir, alguna relación comercial, financiera, personal o de otro tipo entre el auditor y sus comités, consejos y directores de auditoría; por una parte, y la Compañía y los miembros de sus consejos, por otra parte, que pudieran ocasionar dudas de parcialidad. La declaración también cubre cualquier otro servicio prestado al Grupo Daimler Truck durante el ejercicio fiscal anterior o acordada contractualmente para el siguiente año, y el grado de dichos servicios.

El auditor externo informa de forma oportuna al Presidente del Comité de Auditoría sobre todos los fundamentos posibles para la recusación y conflictos de intereses que surjan durante la auditoría o revisión y todas las determinaciones significativas e incidentes sustanciales para las tareas del Comité de Vigilancia, que haya notado el auditor externo durante la auditoría. El auditor también informa al Comité de Auditoría y anota en el informe de auditoría si, durante la auditoría, descubre hechos que conlleven a una imprecisión en la Declaración de Cumplimiento con el GCGC del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia.

Integración y Forma de Operación del Consejo de Administración

La Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania establece un sistema de gestión dual, con una estricta separación entre el Consejo de Administración como órgano de gestión y el Comité de Vigilancia como órgano de control. En consecuencia, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG es responsable de la gestión de la Compañía, mientras que el Comité de Vigilancia controla y asesora al Consejo de Administración en este sentido. En la gestión de la Compañía, el Consejo de Administración está vinculado a los intereses de la Compañía y se compromete a aumentar el valor sustentable de la misma, teniendo en cuenta los intereses de los accionistas, de los empleados y de otras partes interesadas. El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, en sus actividades de gestión y supervisión, considerarán también los riesgos y oportunidades asociados a factores sociales y medioambientales para la Compañía, así como los impactos ecológicos y sociales de las actividades de la Compañía, y lo tendrán en cuenta en interés de la Compañía.

Consejo de Administración

De conformidad con el Acta Constitutiva de Daimler Truck Holding AG, el Consejo de Administración está compuesto por un mínimo de dos miembros. El número exacto de miembros del Consejo de Administración lo determina el Comité de Vigilancia. Al 31 de diciembre de 2023, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG estaba integrado por siete miembros: Martin Daum, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström y Stephan Unger. Jochen Goetz murió el 5 de agosto de 2023. A partir de entonces, el Presidente del Consejo de Administración, Martin Daum, asumió la responsabilidad de Finanzas y Contraloría. El nombramiento se hace para tres años hasta el 31 de marzo de 2027.

En la integración del Consejo de Administración se cumple el requisito de cuota establecido en el artículo 76, apartado 3a, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), según el cual al menos una mujer y un hombre deben ser miembros del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG. Los detalles al respecto se describen en un apartado aparte de la presente Declaración sobre Gobierno Corporativo. Además, en relación con la integración del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia adoptó un concepto de diversidad integrado en un perfil general de requisitos, incluido un límite de edad. Los detalles también se presentan en una sección separada de esta Declaración sobre Gobierno Corporativo.

La información sobre los miembros del **Consejo de Administración** y sus áreas de responsabilidad también se proporciona en el capítulo Consejo de Administración del Informe Anual. La información sobre las áreas de responsabilidad y los currículos de los miembros del Consejo de Administración se publican en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management.

Sin perjuicio de la responsabilidad global del Consejo de Administración, los miembros individuales del Consejo de Administración gestionan sus áreas bajo su propia responsabilidad en el marco de las instrucciones aprobadas por el Consejo de Administración en su conjunto. No obstante, algunos asuntos definidos por el Consejo de Administración en su conjunto serán tratados por el Consejo de Administración en su totalidad y requerirán su aprobación. El Presidente del Consejo de Administración coordina los trabajos del Consejo de Administración. Durante el periodo del presente informe no hubo comités del Consejo de Administración.

C. 01

Integración del Consejo de Administración

	Área de Responsabilidad	Año de nacimiento	Entrada al Consejo	Nombramiento hasta
Martin Daum	Presidente del Consejo de Administración y Finanzas y Contraloría[1]	1959	2021	2025
Karl Deppen	Truck China y regiones Japón e India con marcas FUSO y BharatBenz	1966	2021	2024
Dr. Andreas Gorbach	Truck Tecnología	1975	2021	2029
Jürgen Hartwig	Recursos Humanos	1967	2021	2026
John O'Leary	Región América del Norte con marcas Freightliner, Western Star y Thomas Built Buses	1960	2021	2026[2]
Karin Rådström	Regiones Europa y América Latina con marca Mercedes-Benz Truck	1979	2021	2029
Stephan Unger	Financial Services	1967	2021	2024

1 Asume de forma interina el área de responsabilidad de Finanzas y Contraloría después de la muerte de Jochen Goetz el 5 de agosto de 2023, hasta el nombramiento de Eva Scherer, con efectos a partir del 1 de abril de 2024.
2 Al 1 de abril de 2024, nombrado por hasta 2 años adicionales.

El Consejo de Administración es responsable, en particular, de la elaboración de las cuentas anuales de Daimler Truck Holding AG, de los estados financieros consolidados y del informe intermedio de la administración de la Compañía y del Grupo, incluida la declaración no financiera del Grupo, así como de la elaboración de los estados financieros intermedios del Grupo. Junto con el Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración emite cada año la declaración de cumplimiento del GCGC. Garantiza el cumplimiento de las disposiciones de la legislación aplicable, de los reglamentos oficiales y de las políticas internas de la Compañía, y trabaja para que las empresas del Grupo se adhieran a dichas normas y reglamentos (cumplimiento). Entre las tareas del Consejo de Administración figura también el establecimiento de unos sistemas de control interno, gestión de riesgos y cumplimiento adecuados y eficaces en relación con el alcance de las actividades empresariales y la situación de riesgo de la Compañía, cuyas principales características se describen en el Informe de Riesgos y Oportunidades y en el capítulo **Cumplimiento** del **Informe Combinado de la Administración**. Entre estas características cabe citar el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp, que funciona en todo el Grupo y ofrece a los empleados y a los denunciantes externos de todo el mundo la oportunidad de informar sobre infracciones de las normas de forma protegida.

El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia colaboran estrechamente en beneficio de la Compañía.

El Consejo de Administración informa periódica, puntual y exhaustivamente al Comité de Vigilancia sobre la estrategia del Grupo Daimler Truck y sus segmentos individuales, que, además de los objetivos económicos a largo plazo, también tiene debidamente en cuenta los objetivos ecológicos y sociales, la planificación empresarial, que incluye objetivos financieros y relacionados con la sustentabilidad adecuados, la rentabilidad, el desarrollo empresarial y la posición financiera de la Compañía, el sistema de control interno, el sistema de gestión de riesgos, así como cuestiones de cumplimiento. El Comité de Vigilancia ha definido con mayor detalle los deberes de información y reporte del Consejo de Administración. Para determinados tipos de operaciones definidas por el Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración requiere la aprobación previa del Comité de Vigilancia. El Consejo de Administración, con la aprobación del Comité de Vigilancia, determina en particular la dirección estratégica de la Compañía y decide sobre la planificación corporativa.

Los miembros del Consejo de Administración están comprometidos con los intereses del Grupo y están sujetos a una amplia cláusula de no competencia durante su actividad para la Compañía. Esto no se aplica a otros cargos dentro del Grupo Daimler Truck ni a los cargos asumidos a instancias de Daimler Truck Holding AG en una de sus compañías asociadas. Ningún miembro del Consejo de Administración puede perseguir intereses personales en sus decisiones ni explotar oportunidades de negocio a las que tenga derecho la Compañía en beneficio propio o de terceros. Cada miembro del Consejo de Administración está obligado a revelar inmediatamente los conflictos de intereses al Presidente del Comité de Vigilancia y al Presidente del Consejo de Administración y a informar de ello a los demás miembros del Consejo de Administración.

Los miembros del Consejo de Administración sólo pueden aceptar actividades secundarias, en particular cargos fuera del Grupo Daimler Truck, en un grado limitado. La aceptación de tales actividades requiere de la aprobación previa del Comité de Presidencia y Remuneraciones del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia es responsable de decidir si la remuneración por las actividades secundarias debe compensarse contra la remuneración de la Compañía.

El Consejo de Administración también se ha sujetado a las Reglas de Procedimiento, que puede consultarse en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management. La información sobre la pertenencia de los miembros del Consejo de Administración que debe divulgarse de conformidad con la Sección 285 nº 10 del Código de Comercio de Alemania (HGB) puede consultarse también en este sitio web.

Diversidad

La Gestión de la Diversidad, Equidad e Inclusión forma parte de la estrategia corporativa y proporciona el marco para una cultura corporativa diversa e integradora. Encontrará más detalles al respecto en la sección "La diversidad como factor de éxito" del capítulo Nuestra Gente del Informe Combinado de la Administración.

El Consejo de Administración también presta atención a la diversidad a la hora de cubrir puestos directivos en la Compañía y se esfuerza por aumentar continuamente la proporción de mujeres en puestos directivos. En 2021, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG, que casi no tiene empleados, fijó un objetivo del 0% para la proporción de mujeres en los dos niveles directivos inferiores al Consejo de Administración, incluyendo una fecha límite, y ha dado sus razones para hacerlo. Los detalles al respecto se describen en una sección separada de esta Declaración sobre Gobierno Corporativo. La proporción de mujeres en puestos directivos en Daimler Truck en todo el mundo era del 19.8 % a finales del año 2023.

Integración y Forma de Operación del Comité de Vigilancia y sus comités

Comité de Vigilancia

Al 31 de diciembre de 2023, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG estaba compuesto por 20 miembros de conformidad con los requisitos de la Ley de Codeterminación de Alemania (Mitbestimmungsgesetz o "MitbestG"). Los miembros del Comité de Vigilancia son elegidos por los accionistas en la Asamblea General Anual y por los empleados de las operaciones alemanas del Grupo. El representante de empleados, Raymond Curry; quien, al igual que los otros representantes de empleados, fue elegido el 22 de noviembre de 2022, renunció a su puesto con efecto a partir del 15 de octubre de 2023. Previa solicitud, Shintaro Suzuki fue nombrado, mediante orden judicial del Tribunal de Distrito de Stuttgart del 5 de octubre de 2023, como representante de empleados en el Comité de Vigilancia con efecto a partir del 16 de octubre de 2023. Los miembros que representan a los accionistas y los miembros que representan a los empleados están igualmente obligados por ley a actuar en beneficio de la Compañía.

En el contexto de la separación del negocio de vehículos comerciales del Grupo Mercedes-Benz en el ejercicio 2021, Mercedes-Benz Group AG (antes Daimler AG), Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH (antes Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH) y Daimler Truck Holding AG celebró el 6 de agosto de 2021 un llamado acuerdo de desconsolidación como anexo al acuerdo de escisión y transferencia de activos, que entró en vigor tras la inscripción de la escisión y transferencia de activos en el registro mercantil. de Mercedes-Benz Group AG como entidad legal transferida el 9 de diciembre de 2021. Esto tiene como objetivo garantizar que una mayoría de facto de Mercedes-Benz Group AG en la Asamblea General de Daimler Truck Holding AG no conduzca a una relación de control y una obligación de consolidación total relacionada de Daimler Truck Holding AG en Mercedes-Benz Group AG. Para ello, el acuerdo de desconsolidación prevé, entre otras cosas, que Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH se comprometan a no ejercer su derecho de voto en la elección de dos de cada diez representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia de Daimler. Truck Holding AG en la Asamblea General de Daimler Truck Holding AG. Además, el acuerdo establece que Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH no ejercerán sus derechos de voto en caso de elección anticipada o reelección de representantes individuales de los accionistas o en caso de elección de miembros suplentes, en la medida en que se adopte un acuerdo sobre el nombramiento, la reelección o la sustitución de un miembro del Consejo de Vigilancia en cuya elección original no ejerció su derecho de voto.

Esto también se aplica a las decisiones sobre la destitución de miembros del Comité de Vigilancia, en la medida en que no hayan ejercido su derecho de voto en la elección de los miembros pertinentes del Comité de Vigilancia sobre la base del acuerdo de desconsolidación. En lo que respecta a la elección de los ocho representantes de los accionistas, para los cuales Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH tienen derecho a ejercer sus derechos de voto en virtud del acuerdo de desconsolidación, este último dispone que Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH presentará las propuestas correspondientes al Comité de Vigilancia de la empresa con antelación suficiente a la adopción de la resolución sobre sus propuestas de elección. El acuerdo de desconsolidación entró en vigor tras la entrada en vigor de la escisión y tiene una vigencia inicial hasta el final de la quinta Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG tras la Asamblea General Anual de Truck Holding AG en 2022, y se prorrogará si no es debidamente rescindido por ninguna de las partes. Sujeto a las aprobaciones previstas por la legislación de control de fusiones y de inversiones, el acuerdo finalizará de conformidad con el artículo 158, apartado 2 del Código Civil de Alemania (Bürgerliches Gesetzbuch o BGB) (condición suspensiva) si la titularidad (in)directa de Mercedes -Benz Group AG en Daimler Truck Holding AG cae por debajo del 20.00 % de las acciones.

En el año del informe, la Asamblea General no tuvo que decidir sobre la elección de los representantes de los accionistas para el Comité de Vigilancia, por lo que, a diferencia de 2022, ni Mercedes-Benz Group AG ni Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH presentaron nominaciones. En 2022, se presentaron nominaciones para ocho representantes de los accionistas, que el Comité de Vigilancia adoptó y propuso a la Asamblea General para su elección al Comité de Vigilancia junto con otros dos candidatos.

Los currículos vitae de cada uno de los miembros del Comité de Vigilancia y la información sobre sus otros cargos que deben divulgarse de conformidad con la Sección 285 nº 10 del Código de Comercio de Alemania ("HGB") pueden consultarse en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

El Comité de Vigilancia está integrado de forma que el conjunto de sus miembros sea conocedor del sector empresarial en el que opera la Compañía y posea además los conocimientos, aptitudes y experiencia profesional necesarios para el correcto desempeño de sus funciones. De conformidad con el artículo 96, apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG"), el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG debe estar compuesto como mínimo por un 30 % de mujeres y un 30 % de hombres. Además, el Comité de Vigilancia ha elaborado un perfil general de requisitos para su propia integración, que incluye un perfil de competencias y un concepto de diversidad para el Comité de Vigilancia en su conjunto, incluido un límite de edad. De acuerdo con la recomendación del GCGC, el Comité de Vigilancia informa sobre el estado de aplicación mediante una matriz de cualificación. Los detalles al respecto se describen en una sección separada de la presente Declaración sobre Gobierno Corporativo. Las propuestas del Comité de Vigilancia para la elección de representantes de los accionistas por parte de la Asamblea General, para las que el Comité de Nombramientos presenta recomendaciones, buscan satisfacer el perfil general de requisitos del Comité de Vigilancia en su conjunto.

Los miembros del Comité de Vigilancia asumen la responsabilidad de las medidas de formación y perfeccionamiento necesarias para el desempeño de sus funciones, como por ejemplo en cuestiones de gobierno corporativo o cambios en los marcos jurídicos, nuevos productos y tecnologías futuras, así como cuestiones de sustentabilidad, y cuentan para ello con el apoyo de la Compañía. En el contexto de un programa de incorporación y de talleres internos, los nuevos miembros del Comité de Vigilancia tienen la oportunidad de intercambiar con los miembros del Consejo de Administración y, si es necesario, con otros ejecutivos sobre temas de actualidad relacionados con las áreas de responsabilidad pertinentes del Consejo de Administración, las operaciones comerciales y la estrategia de la Compañía, obteniendo así una visión general de las cuestiones relevantes que afectan al Grupo. La Compañía pregunta a los miembros del Comité de Vigilancia sobre su interés en temas de formación y educación ulterior y planifica las medidas de capacitación adecuadas. En 2023, esto incluyó de forma creciente eventos informativos sobre temas de sustentabilidad. El Comité de Supervisión también abordó temas técnicos, sociales y ambientales en diversas sesiones de aprendizaje. Estas medidas de capacitación implicaron específicamente un intercambio intenso con expertos internos y externos.

El Comité de Vigilancia supervisa y asesora al Consejo de Administración en relación con la gestión de la Compañía. A intervalos regulares, el Consejo de Administración informa al Comité de Vigilancia sobre la estrategia del Grupo Daimler Truck y sus segmentos individuales, la planificación corporativa, el desarrollo de los ingresos por ventas, la rentabilidad, el desempeño comercial y la situación del Grupo, así como sobre el sistema de control interno, el sistema de gestión de riesgos y las cuestiones de cumplimiento. El Comité de Vigilancia se ha reservado el derecho de aprobación de las transacciones de importancia fundamental. Además, en las Reglas de Procedimiento para el Consejo de Administración y en las Reglas de Procedimiento para el Comité de Vigilancia, el Comité de Vigilancia ha especificado las obligaciones de información y reporte del Consejo de Administración frente al Comité de Vigilancia, el Comité de Auditoría y -entre las asambleas del Comité de Vigilancia- frente al Presidente del Comité de Vigilancia.

El Comité de Vigilancia supervisa y asesora al Consejo de Administración en la gestión de la Compañía en cuestiones de sustentabilidad. Para este fin, aborda de forma regular temas de sustentabilidad de la estrategia corporativa que, además de los objetivos económicos a largo plazo, también considera adecuadamente los objetivos sociales y ambientas, la planeación corporativa que incluye objetivos adecuados de finanzas y sustentabilidad, la remuneración del Consejo de Administración y la información de sustentabilidad.

Entre las funciones del Comité de Vigilancia está la de nombrar y, en su caso, destituir a los miembros del Consejo de Administración. De conformidad con las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia, los nombramientos iniciales de los miembros del Consejo de Administración se aplicarán por un máximo de tres años. La renovación del nombramiento antes de que transcurra un año y la anulación simultánea del nombramiento actual sólo tendrán lugar en caso de circunstancias especiales. El Comité de Vigilancia cumple los requisitos legales de participación igualitaria de mujeres y hombres en la integración del Consejo de Administración, según los cuales las empresas sujetas al artículo 76, apartado 3a, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) deben tener al menos una mujer y un hombre en el Consejo de Administración. Además, el Comité de Vigilancia ha adoptado un concepto de diversidad integrado en un perfil general de requisitos en relación con la integración del Consejo de Administración. Los detalles se resumen en una sección separada de esta Declaración sobre Gobierno Corporativo.

El Comité de Vigilancia determina también el sistema de remuneraciones del Consejo de Administración, lo revisa periódicamente y, sobre esta base, determina la remuneración individual total de cada uno de los miembros del Consejo de Administración.

El 21 de junio de 2023, por una mayoría de 96.62 % de los votos emitidos en la Asamblea General se aprobó el sistema de remuneración para los miembros del Consejo de Administración. La información está disponible en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-theboard-of-management. El 22 de junio de 2022, la Asamblea General aprobó el sistema de remuneración del Comité de Vigilancia por una mayoría de 99.84 % de los votos emitidos. Existe información disponible sobre este tema en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board. El Informe de Remuneraciones 2023 que será presentado a la Asamblea General Anual 2024 para su aprobación, junto con las anotaciones del auditor de conformidad con la Sección 162 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG"), se pondrá a disposición del público también en los dos sitios web arriba mencionados.

Además, el Comité de Vigilancia revisa los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración de la Compañía y el Grupo, incluido el Informe de Sustentabilidad integrado en el presente documento con la Declaración No Financiera del Grupo, así como la propuesta relativa a la aplicación de los beneficios distribuibles. Tras las conversaciones con los auditores externos y teniendo en cuenta los informes de auditoría de los auditores externos y los resultados de la revisión del Comité de Auditoría, el Comité de Vigilancia declara si, tras los resultados finales de su propia revisión, debe plantearse alguna objeción. De no ser así, el Comité de Vigilancia aprueba los estados financieros y el informe combinado de la administración; los estados financieros se consideran adoptados con la aprobación del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia informa a la Asamblea General sobre los resultados de su propio examen y sobre la forma y el alcance de su supervisión del Consejo de Administración durante el ejercicio anterior. El informe del Comité de Vigilancia correspondiente al ejercicio 2023 está disponible en el presente Informe Anual y en www.daimlertruck.com/en/company/corporategovernance/supervisory-board.

El Comité de Vigilancia ha adoptado unas Reglas de Procedimiento que regulan no sólo sus funciones y responsabilidades, sino sobre todo la convocatoria y preparación de sus asambleas y los procedimientos para adoptar resoluciones. Estas Reglas de Procedimiento también contienen disposiciones sobre cómo evitar conflictos de intereses. Todos los miembros del Comité de Vigilancia deben comunicar sin demora los conflictos de intereses al Presidente del Comité de Vigilancia. En la medida en que surjan conflictos de intereses, en el **Informe del Comité de Vigilancia** se facilita información sobre los mismos y sobre cómo se abordan. Las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia están disponibles en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

Los representantes de los accionistas y de los trabajadores se reúnen periódicamente por separado para preparar las asambleas del Comité de Vigilancia. Además, se han programado periódicamente sesiones ejecutivas para poder debatir temas concretos también en ausencia del Consejo de Administración. Adicionalmente, el Consejo de Administración no participará en las asambleas del Comité de Vigilancia y del Comité de Auditoría si el auditor debe asistir a las asambleas en calidad de experto, a menos que el Comité de Vigilancia o el Comité de Auditoría consideren necesaria la participación del Consejo de Administración.

El Comité de Vigilancia evalúa periódicamente, ya sea internamente o con la ayuda de asesores externos, la eficacia con la que el Comité de Vigilancia en su conjunto y sus comités desempeñan sus funciones (autoevaluación). Para poder evaluar un período de tiempo suficientemente largo, la primera autoevaluación se llevó a cabo en el ejercicio 2023, dado que el Comité de Vigilancia determinado de Daimler Truck Holding AG no se constituyó y comenzó a trabajar hasta junio de 2022. La autoevaluación se llevó a cabo con el apoyo de un asesor externo y abordó el trabajo del Comité de Vigilancia en su conjunto, el Comité de Auditoría y el Comité De Presidencia y Remuneraciones. Como parte de un enfoque integral, se preguntó a los miembros del Comité de Vigilancia y del Consejo de Administración sobre la eficiencia del Comité de Vigilancia y sus comités mediante cuestionarios basados en actividades y en entrevistas individuales. Además, se observó una reunión. Los resultados de la autoevaluación fueron presentados y discutidos en una reunión del Comité De Presidencia y Remuneraciones y en una reunión del Comité de Vigilancia. Puede encontrarse más información en el **Informe del Comité de Vigilancia**. La próxima autoevaluación está prevista actualmente para el ejercicio 2025.

Al 31 de diciembre de 2023, además del Comité de Mediación cuya creación exige la ley, existen otros tres comités del Comité de Vigilancia. Estos comités desempeñan las tareas que les han sido asignadas en nombre y por cuenta del Comité de Vigilancia en pleno, siempre que la ley lo permita. Los presidentes de los comités informan a todo el Comité de Vigilancia sobre el trabajo de los comités a más tardar en la reunión del Comité de Vigilancia posterior a cada reunión del comité. El Comité de Vigilancia ha adoptado Reglas de Procedimiento para cada uno de sus comités. Están disponibles en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

El Informe del Comité de Vigilancia también indica cuántas reuniones del Comité de Vigilancia y de los comités se celebraron en persona o por videoconferencia o conferencia telefónica, y a cuántas reuniones del Comité de Vigilancia y de los comités asistieron los distintos miembros en cada caso.

Comités del Comité de Vigilancia

Podrá encontrar un panorama general de la integración de los comités al 31 de diciembre de 2023 en el **Informe del Comité de Vigilancia**. Adicionalmente, podrá encontrar información sobre la integración actual de los comités en www.daimlertruck.com/en/company/corporategovernance/supervisory-board.

Comité de Presidencia y Remuneraciones

De conformidad con sus Reglas de Procedimiento, el Comité de Presidencia, rebautizado como Comité de Presidencia y Remuneraciones en noviembre de 2022, prepara recomendaciones al Comité de Vigilancia para el nombramiento de miembros nuevos o existentes del Consejo de Administración, teniendo en cuenta el perfil general de requisitos con el concepto de diversidad, incluidos los requisitos sobre la cuota de mujeres en el Consejo de Administración que ha definido el Comité de Vigilancia. El Comité de Presidencia y Remuneraciones también presenta propuestas al Comité de Vigilancia sobre el concepto del sistema de remuneración del Consejo de Administración y el nivel adecuado para la remuneración individual total de sus miembros. Es responsable de los asuntos contractuales de los miembros del Consejo de Administración. Decide sobre la aprobación de las actividades secundarias de los miembros del Consejo de Administración y, una vez al año, presenta al Comité de Vigilancia para su aprobación una lista completa de las actividades secundarias de cada miembro del Consejo de Administración. Además, el Comité de Presidencia y Remuneraciones consulta y toma decisiones sobre asuntos de gobierno corporativo, sobre los que también hace recomendaciones al Comité de Vigilancia. Apoya y asesora al Presidente del Comité de Vigilancia y a su Vicepresidente y prepara las asambleas del Comité de Vigilancia dentro de los límites de sus responsabilidades.

Al 31 de diciembre de 2023, los miembros del Comité de Presidencia y Remuneraciones eran el Presidente del Comité de Vigilancia Joe Kaeser (también Presidente del Comité de Presidencia y Remuneraciones, que, en opinión de los representantes de los accionistas, es independiente en el sentido de las GCGC), el Vicepresidente del Comité de Vigilancia Michael Brecht; y otros dos miembros elegidos por el Comité de Vigilancia. En el periodo de referencia eran Marie Wieck y Roman Zitzelsberger.

Comité de Nombramientos

El Comité de Nombramientos se encarga de hacer recomendaciones al Comité de Vigilancia para las propuestas a la Asamblea General sobre la elección de representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia, sobre las que el Comité de Vigilancia adopta una resolución final. Al hacerlo, el Comité de Nombramientos considera y trata de satisfacer el perfil general de requisitos adoptado por el Comité de Vigilancia para todo el Consejo. Además, también tiene en cuenta, sin estar vinculado por ellas, las propuestas de elección que Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH presentan al Comité de Vigilancia sobre la base del acuerdo de desconsolidación celebrado con la Compañía.

Entre las tareas del Comité de Nombramientos también se incluye la revisión periódica de qué miembros caducan en qué momento y si los respectivos miembros del Comité de Vigilancia son elegibles y están dispuestos a desempeñar un nuevo mandato, teniendo en cuenta los criterios descritos anteriormente. En su búsqueda de nuevos miembros, el Comité de Nombramientos también puede recurrir a servicios externos independientes de consultoría de recursos humanos.

El Comité de Nombramientos está compuesto por el Presidente del Comité de Vigilancia y otros dos miembros, que son elegidos por los representantes de los accionistas por mayoría de votos emitidos. AL 31 de diciembre de 2023, los miembros del Comité de Nombramientos son los siguientes: Joe Kaeser (Presidente del Comité de Nombramientos), Renata Jungo Brüngger y Marie Wieck. En total, dos de los tres miembros son independientes en el sentido del GCGC. El Comité de Nombramientos es el único comité del Comité de Vigilancia que, de acuerdo con la recomendación del GCGC, está compuesto exclusivamente por representantes de los accionistas.

Comité de Auditoría

El Comité de Auditoría está compuesto por seis miembros, elegidos por mayoría de los votos emitidos por los miembros del Comité de Vigilancia. Al 31 de diciembre de 2023, estos eran representantes de los accionistas Michael Brosnan (Presidente del Comité de Auditoría), Akihiro Eto, Harald Wilhelm y representantes de los empleados Michael Brecht (Vicepresidente del Comité de Auditoría), Jörg Köhlinger y Thomas Zwick.

Los miembros del Comité de Auditoría integran este comité de forma que el conjunto de sus miembros conozca bien el sector de actividad en el que opera la Compañía. El Presidente del Comité de Auditoría, Michael Brosnan, ha ocupado durante muchos años cargos de auditoría y dirección en el departamento financiero de diversas empresas. Por lo tanto, tiene conocimientos y experiencia especiales en la auditoría de estados financieros, así como en la aplicación de principios contables y sistemas de control interno y gestión de riesgos. Su experiencia también incluye la elaboración de informes de sustentabilidad y su auditoría y aseguramiento. En opinión de los representantes de los accionistas, es independiente en el sentido de la GCGC. Además de los muchos años de experiencia práctica que la mayoría de los miembros del Comité de Auditoría han adquirido, por ejemplo, en comités similares, además de Michael Brosnan, en particular Harald Wilhelm, actualmente Director Financiero de Mercedes-Benz Group AG, tiene conocimientos y experiencia especiales en el ámbito de la gestión de riesgos, aplicación de principios contables y sistemas de control interno, incluyendo informes de sustentabilidad.

El Comité de Auditoría es responsable de supervisar la contabilidad y el proceso contable, así como los informes de sustentabilidad, y de auditar los estados financieros. Discute con el Consejo de Administración la adecuación, eficacia y funcionalidad del sistema de control interno y gestión de riesgos, los sistemas de gestión del cumplimiento y el sistema de auditoría interna al menos una vez al año. Cada miembro del Comité de Auditoría puede obtener, a través del presidente del comité, información directamente de los jefes de las divisiones centrales de la empresa que son responsables dentro de la empresa de las tareas que desempeña el Comité de Auditoría de conformidad con sus Reglas de Procedimiento. El presidente del comité deberá comunicar la información que reciba a todos los miembros del Comité de Auditoría. Si se obtiene dicha información, debe informarse al Consejo de Administración sin demora injustificada.

El Comité de Auditoría recibe periódicamente informes sobre el trabajo del departamento de auditoría interna y de la organización de Cumplimiento, así como sobre los litigios pendientes. Al menos cuatro veces al año, el Comité de Auditoría recibe un informe del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp sobre cualquier sospecha de infracción de la normativa por parte de ejecutivos o empleados de alto nivel -basado en un catálogo de infracciones de la normativa- y se le informa periódicamente sobre cómo se tratan estas sospechas de infracción.

Basándose en el informe del auditor, el Comité de Auditoría examina los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados, así como los informes de gestión combinados de la Empresa y el Grupo, y los discute con el auditor, siendo la declaración no financiera del Grupo auditado por el auditor en una auditoría separada con garantía limitada. El Comité de Auditoría hace una propuesta al Comité de Vigilancia sobre la aprobación de los informes anuales de Daimler Truck Holding AG, sobre la aprobación de las cuentas consolidadas y sobre la aplicación del beneficio distribuible. Entre las responsabilidades del Comité de Auditoría se incluye también la discusión de los informes financieros intermedios con el Consejo de Administración antes de su publicación. El Comité de Auditoría debate con el auditor externo la evaluación de los riesgos de auditoría, la estrategia y la planificación de la auditoría, así como los resultados de esta. Además, el Presidente del Comité de Auditoría discute periódicamente con el auditor externo los avances de la auditoría, incluso fuera de las reuniones, e informa de sus conclusiones al Comité. El Comité de Auditoría consulta periódicamente con el auditor externo, en ausencia del Consejo de Administración.

El Comité de Auditoría también se ocupa de la calidad de la auditoría de los estados financieros y formula recomendaciones sobre la propuesta del Comité de Vigilancia para la elección de auditores externos, evalúa la idoneidad, cualificación e independencia de los auditores y, tras su nombramiento por la Asamblea General, les encarga la auditoría de los estados financieros consolidados y anuales y la revisión de los informes financieros intermedios. Para ello, acuerda los honorarios y determina las áreas de interés de la auditoría. El auditor externo informa al Comité de Auditoría sobre todas las cuestiones contables que puedan considerarse críticas y sobre cualquier deficiencia contable importante del sistema de control interno en relación con el proceso contable y el sistema de gestión de riesgos que pueda detectarse durante la auditoría.

Las responsabilidades del Comité de Auditoría también incluyen la aprobación previa de los servicios permitidos prestados por los auditores o sus empresas afiliadas a Daimler Truck Holding AG o a las compañías de su Grupo que no estén directamente relacionados con la auditoría de los estados financieros (servicios distintos a auditoría).

Las transacciones entre la Compañía y partes relacionadas en el sentido de la Sección 111a – y posteriores - de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG") requieren el consentimiento previo del Comité de Auditoría, salvo que existan motivos para que el Comité de Vigilancia en pleno o uno de sus comités se reserve el consentimiento en virtud de la ley o de acuerdo con el Comité de Vigilancia. De acuerdo con su Reglas de Procedimiento, el Comité de Auditoría también es responsable de evaluar periódicamente el procedimiento interno de conformidad con la Sección 111a Apartado 2 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) para las transacciones realizadas en el curso ordinario de los negocios y en condiciones de mercado.

Comité de Mediación

El Comité de Mediación está formado por el presidente del Comité de Vigilancia, Joe Kaeser, su Vicepresidente, Michael Brecht, y dos miembros elegidos respectivamente por los representantes de los trabajadores y los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia por mayoría de votos emitidos. Al 31 de diciembre de 2023, estos son Marie Wieck por los representantes de los accionistas y Roman Zitzelsberger por los representantes de los empleados. El Comité se constituye únicamente para desempeñar la función establecida en la Sección 31, Apartado 3, de la Ley de Determinación de Alemania ("MitbestG"). El Comité de Mediación no tuvo ninguna razón para estar activo durante el ejercicio fiscal 2023.

Participación de mujeres y hombres en los puestos directivos

La integración del Consejo de Administración refleja el requisito de participación del Apartado 3a de la Sección 76 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), en su versión modificada, introducida por la Ley para complementar y modificar el Reglamento para la participación equitativa de mujeres y hombres en los puestos de dirección en los sectores privado y público (Ley de Segundos Puestos de Dirección, FüPoG II), según la cual al menos una mujer y un hombre deben ser miembros del Consejo de Administración de las empresas sujetas a esta disposición.

Al 31 de diciembre de 2023, el Consejo de Administración, compuesto por un total de siete miembros, incluye a una mujer, Karin Rådström.
El Consejo de Administración de una empresa cotizada o determinada debe, a su vez, establecer objetivos para la proporción de mujeres en los dos niveles directivos inferiores al Consejo de Administración. Si la proporción de mujeres es inferior al 30 % en la fecha en la que el Consejo de Administración determina los objetivos, éstos ya no podrán ser inferiores a la proporción ya alcanzada. Al mismo tiempo que se fijan los objetivos, deben determinarse los plazos para su consecución, que no pueden ser superiores a cinco años.

Mediante resolución del 10 de diciembre de 2021, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG fijó un objetivo del 0 % para la proporción de mujeres en el primer y segundo nivel de dirección por debajo del Consejo de Administración y una fecha límite del 31 de diciembre de 2025, ya que no es razonablemente posible fijar objetivos para la proporción de mujeres. A la hora de determinar la cifra objetivo hay que tener en cuenta la estructura particular de la Compañía. Daimler Truck Holding AG está estructurada como una compañía de administración con el Consejo de Administración y que presta servicios de administración en el Grupo. Por debajo del nivel del Consejo de Administración, la Compañía -aparte de algunos empleados con doble contrato de trabajo- no tiene empleados propios. En el período de referencia, Daimler Truck Holding AG contaba con un total de menos de cinco empleados por debajo del Consejo de Administración, todos ellos con un contrato de doble empleo con Daimler Truck AG. Según la planificación actual, no está previsto ningún aumento de personal en Daimler Truck Holding AG. La Segunda Ley de Puestos de Dirección (FüPoG II) parte de la base de un mayor número de empleados y, por tanto, también de un mayor número de puestos directivos que se deben cubrir. Por este motivo, la fijación del objetivo del 0 % parece justificada como excepción. Además, la fijación del objetivo del 0 % no constituye una violación del requisito de deterioro.

Dado que Daimler Truck Holding AG, que cotiza en bolsa, se basa en las disposiciones de la Ley de Codeterminación de Alemania (MitbestG), el Comité de Vigilancia debe estar compuesto por al menos un 30 % de mujeres y un 30 % de hombres, de conformidad con el artículo 96, apartado 2 de la Sociedad Anónima Alemana. Ley (AktG). La cuota debe ser cumplida por el Comité de Vigilancia en su conjunto.

Si los representantes de los accionistas o de los empleados se oponen al cumplimiento global ante el presidente del Comité de Vigilancia antes de la elección, la proporción mínima para esta elección deberá ser atendida por separado por los representantes de los accionistas y los representantes de los empleados. Dado que no hubo objeciones al cumplimiento global, la cuota de género debía respetarse en su totalidad en las elecciones de los representantes de los accionistas y en las elecciones de los representantes de los trabajadores del Comité de Vigilancia en 2022.

Al 31 de diciembre de 2023, tres mujeres siguen estando representadas por parte de los accionistas en el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG con Renata Jungo Brüngger, Laura Ipsen y Marie Wieck y con Carmen Klitzsch-Müller, Andrea Reith y Andrea Seidel del lado de los empleados. Por tanto, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG está compuesto por un 30 % de mujeres y un 70 % de hombres. De este modo se ha cumplido la cuota legal de género de la Sección 96, Apartado 2, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania ("AktG").

Además de la propia Daimler Truck Holding AG, otras compañías del Grupo, como Daimler Truck AG, están sujetas a la codeterminación y han fijado sus propios objetivos en cuanto a la proporción de mujeres en sus respectivos consejos de supervisión, consejos de administración y en los dos niveles inferiores al consejo de administración, así como un plazo para alcanzar estos objetivos, y los han publicado de acuerdo con los requisitos legales.

Perfiles de requerimientos generales para la integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia

La integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG se basa en conceptos de diversidad en lo que respecta a aspectos como la formación académica y profesional, el sexo y la edad. El Comité de Vigilancia ha combinado estos conceptos de diversidad con la consideración de los requisitos legales y otras exigencias en cuanto a la experiencia de los miembros de estos consejos, en los perfiles generales de requisitos para la integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia que se describen a continuación. Los perfiles de requisitos se revisan cada año y también sirven de base para la planificación de la sucesión a largo plazo.

Consejo de Administración

El objetivo del perfil de requerimientos para el Consejo de Administración es garantizar que la integración del Consejo de Administración sea lo más diversa y complementaria posible. El Consejo de Administración en su conjunto debe poseer los conocimientos, aptitudes y experiencia necesarios para la correcta ejecución de sus tareas y estar compuesto por miembros cuya variada formación y experiencia personal garanticen que el Consejo en su conjunto también encarna la filosofía de gestión deseada. Las decisiones relativas a los nombramientos para puestos específicos del Consejo de Administración se rigen siempre por el interés de la Compañía, teniendo en cuenta todas las circunstancias en cada caso individual.

El perfil de requerimientos para el Consejo de Administración, que se enmendó en noviembre de 2022 y fue aplicable para el período total del informe, así como el estado de implementación, tal como fue determinado por el Comité de Vigilancia en diciembre de 2023, se describen a continuación:

- **Antecedentes educativos y profesionales**: Los miembros del Consejo de Administración deberán tener distinta formación académica y profesional, debiendo al menos dos miembros tener formación técnica. Al 31 de diciembre de 2023, el Consejo de Administración estaba integrado por dos ingenieros titulados: el Dr. Andreas Gorbach y Karin Rådström.

  Además, al menos tres miembros del Consejo de Administración también deben **tener experiencia en temas de sustentabilidad relevantes para la Compañía** en las áreas de Medio Ambiente, Social y Gobierno (áreas de sustentabilidad), por lo que cada área de sustentabilidad debe estar cubierta por al menos un miembro del Consejo de Administración. Experiencia es el conocimiento y la experiencia especiales adquiridos en el curso de la educación o formación profesional o el conocimiento y la experiencia profundos adquiridos a través de otras actividades profesionales o de otro tipo. La experiencia en un área de sustentabilidad en el sentido del perfil de requerimientos se cumple si la persona relevante tiene conocimientos o experiencia en al menos dos de los siguientes temas centrales dentro de cada área de sustentabilidad:

1. Medio ambiente:
- Productos con cero emisiones;
- Producción neutra en emisiones de CO_2;
- Cadenas de suministro;
(respectivamente, también en relación con el consumo de recursos)

2. Sociales:
- Seguridad vial;
- Creación de las condiciones necesarias para ser un buen empleador (en particular en materia de diversidad, igualdad de oportunidades e inclusión, salud, bienestar y seguridad en el trabajo, formación continua);
- Responsabilidad social (en particular, respeto de los derechos humanos en la empresa y en la cadena de suministro);

3. Gobierno:
- Gobierno responsable;
- Cumplimiento y gestión de riesgos;
- Informes transparentes.

El Consejo de Administración se reúne periódicamente, al menos dos veces al año, como Consejo de Sustentabilidad Corporativa para debatir cuestiones de sustentabilidad relevantes para la empresa. Los miembros del Consejo de Administración también dedican su atención a los temas centrales de las áreas de sustentabilidad fuera de las reuniones, en particular cuando dichos temas están relacionados con su área particular de responsabilidad. Los siete miembros del Consejo de Administración tienen conocimientos especializados en cuestiones de sustentabilidad relevantes para la empresa. Al 31 de diciembre de 2023, las áreas de sustentabilidad que cubren son las siguientes: Con Martin Daum, Dr. Andreas Gorbach, John O'Leary, Karl Deppen y Karin Rådström, cinco miembros del Consejo de Administración con experiencia en el área de sustentabilidad del **Medio Ambiente**. Con Jürgen Hartwig un miembro del Consejo de Administración tienen experiencia en el área de sustentabilidad del **Social**. Todos los miembros del Consejo de Administración tienen experiencia en el área de sustentabilidad de **Gobierno**.

- **Cuota de Género:** De conformidad con la Sección 76, apartado 3a, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), en las empresas sujetas a esta normativa al menos una mujer y un hombre deben ser miembros del Consejo de Administración. Al 31 de diciembre de 2023, el Consejo de Administración contaba con una mujer, Karin Rådström, y seis hombres entre sus siete miembros.

- **Límite General de Edad**: Para el último posible nombramiento o reelección de un miembro del Consejo de Administración en función de la edad, suele servir de pauta la edad de 62 años en relación con la fecha de inicio del (nuevo) mandato, que no debería ser alcanzado al momento del inicio de un (nuevo) mandato. Al fijar este límite de edad, el Comité de Vigilancia decidió deliberadamente a favor de una norma flexible que permita el margen necesario para evaluar adecuadamente las circunstancias de cada caso concreto. Al 31 de diciembre de 2023, cinco de los siete miembros del Consejo de Administración eran más jóvenes que el límite de edad de jubilación. Martin Daum también era más joven en relación con el límite general de edad al inicio su puesto actual. John O´Leary, debido a su formidable experiencia y conocimientos en relación con la Compañía, fue nuevamente nombrado para el Consejo de Administración en el ejercicio del informe con efectos a partir del 1 de abril de 2024, a pesar de exceder el límite general de edad.

- **Mezcla generacional**: Además, en las decisiones de nombramiento se debe tener en cuenta una mezcla generacional suficiente entre los miembros del Consejo de Administración, por lo que al menos tres miembros del Consejo de Administración deben tener 57 años o menos al inicio de su respectivo mandato. Al 31 de diciembre de 2023, seis de los siete miembros del Consejo de Administración en funciones tenían 57 años o menos al inicio de su actual mandato.

- **Internacionalidad**: Las decisiones relativas a la integración del Consejo de Administración también deben tener en cuenta la internacionalidad, en el sentido de una formación cultural variada o una experiencia internacional a través de misiones en el extranjero de varios años, por lo que, si es posible, al menos un miembro del Consejo de Administración deberá ser de origen internacional. Independientemente de los muchos años de experiencia internacional de la gran mayoría de los miembros del Consejo de Administración, este objetivo se alcanzó al 31 de diciembre de 2023 gracias a la experiencia internacional de John O'Leary y Karin Rådström.

- **Número Máximo de Mandatos**: Como norma general, y sin perjuicio de que se comunique una desviación en la declaración de cumplimiento de conformidad con la Sección 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), los miembros del Consejo de Administración de compañías que coticen no aceptarán más de dos puestos en consejos de supervisión de empresas que cotizan en bolsa ni asumirán cargos comparables, ni aceptarán un puesto de presidente del Comité de Vigilancia de una empresa que cotice en bolsa. Para fines del cálculo del número máximo de mandatos de acuerdo con el perfil general de requisitos, los mandatos de miembros del Comité de Vigilancia en empresas conjuntas, que entran dentro de las áreas de responsabilidad de un miembro del Consejo de Administración, no se consideran funciones comparables. En lo que respecta a Karin Rådström, su mandato en Commercial Vehicle Charging Europe B.V. es un mandato en una empresa conjunta, que entra dentro de su área de responsabilidad y que, por lo tanto, no cuenta como función comparable a efectos del cálculo del número máximo de mandatos de acuerdo con el perfil de requisitos generales. Esto también resulta aplicable para el cargo de John O' Leary en Torc Robotics, Inc. y Greenlane Infrastructure LLC., por lo tanto, John O'Leary no excederá el número máximo de mandatos de conformidad con el perfil general de requerimientos incluso asumiendo un mandato adicional del comité de vigilancia al 1 de enero de 2024. Los requisitos para el número máximo de mandatos de acuerdo con el perfil de requisitos generales se cumplen a 31 de diciembre de 2023. Sin perjuicio de lo anterior, en la Declaración de Conformidad se especifica y explica una desviación a la recomendación C.5 del GCGC.

Los aspectos descritos anteriormente deben tenerse en cuenta a la hora de realizar los nombramientos del Consejo de Administración. Sobre la base de un perfil objetivo que tiene en cuenta los requisitos de cualificación específicos y los criterios mencionados, el Comité de Presidencia y Remuneraciones elabora una lista de candidatos disponibles a los que entrevista. A continuación, recomienda un candidato al Comité de Vigilancia para que éste lo apruebe y da una explicación de su recomendación. Las decisiones relativas a los nombramientos en el Consejo de Administración se rigen siempre por el interés de la Compañía, teniendo en cuenta todas las circunstancias de cada caso. En opinión del Comité de Vigilancia, los criterios personales fundamentales que hacen que una persona sea adecuada para un puesto en el Consejo de Administración incluyen, en particular, la personalidad del individuo, su integridad, sus cualidades de liderazgo convincentes, su experiencia en el segmento que va a dirigir, sus logros anteriores, su conocimiento de la Compañía y su capacidad para adaptar los modelos y procesos empresariales en un mundo cambiante. El Comité de Vigilancia tomó en cuenta los aspectos anteriormente descritos para asignar al nuevo miembro del Consejo de Administración para Finanzas y Contraloría. El Comité de Vigilancia ha concluido que el perfil de requisitos debe continuar siendo satisfecho, también incluyendo la designación de Eva Scherer como nuevo miembro del Consejo de Administración, con efectos a partir del 1 de abril de 2024.

Junto con el Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia también garantiza un plan de sucesión a largo plazo para el Consejo de Administración, para lo cual tiene en cuenta el perfil de requisitos y las circunstancias individuales. Entre las funciones del Comité de Presidencia del Comité de Vigilancia se encuentra también la de debatir periódicamente sobre los ejecutivos de talento y excepcionales del Grupo. En este proceso, debe discutir la duración de los contratos de los actuales miembros del Consejo de Administración, la posibilidad de prorrogarlos y los posibles sucesores. Los ejecutivos de nivel directivo inferior al Consejo de Administración y las personas con un potencial especialmente elevado se evaluarán sobre la base de un análisis del potencial y de los criterios del perfil de requisitos, y a continuación se debatirán y definirán los siguientes pasos de desarrollo junto con el Consejo de Administración. El proceso de planificación de la sucesión incluye también un informe periódico del Consejo de Administración sobre la proporción y el desarrollo de las mujeres ejecutivas. El Consejo de Administración tiene la tarea de recomendar al Comité de Vigilancia un número suficiente de candidatos adecuados. El objetivo de Daimler Truck Holding AG es cubrir los puestos del Consejo de Administración principalmente con ejecutivos que hayan ascendido dentro del Grupo. No obstante, también pueden evaluarse e incluirse en el proceso de selección posibles candidatos externos, caso por caso, con el apoyo de consultores externos de recursos humanos.

Comité de Vigilancia

El Comité de Vigilancia debe estar compuesto de tal manera que sus miembros conozcan en conjunto el sector empresarial en el que opera la Compañía. El objetivo del perfil de requisitos para el Comité de Vigilancia en su conjunto es también garantizar que la integración del Comité de Vigilancia sea lo más diversa y complementaria posible. El Comité de Vigilancia en su conjunto debe comprender el modelo de negocio de la Compañía y también poseer los conocimientos, habilidades y experiencia necesarios para ejecutar adecuadamente su tarea de supervisar y asesorar al Consejo de Administración, en particular, conocimientos especializados en las áreas de finanzas, contabilidad, auditorías anuales, procedimientos de control interno, auditoría interna, gestión de riesgos, cumplimiento, gobierno legal y corporativo, y recursos humanos. En general, los miembros del Comité de Vigilancia deben complementarse entre sí en cuanto a sus conocimientos y experiencia profesional, de manera que el órgano pueda aprovechar la mayor variedad posible de experiencias y diferentes conocimientos especializados. El Comité de Vigilancia también considera que la diversidad de sus miembros en términos de edad, género, internacionalidad y otros atributos personales es una base importante para una colaboración eficaz.

Las resoluciones del Comité de Vigilancia sobre propuestas de candidatos para elección a la Asamblea General se basarán siempre en el interés de la Compañía, teniendo en cuenta todas y cada una de las circunstancias del caso individual.

El Comité de Vigilancia cumplió con el perfil general de requerimientos adoptado en noviembre de 2022, en su integración hasta el 15 de octubre de 2023 y en su integración actual, después de la renuncia del miembro del Comité de Vigilancia Raymond Curry y la designación judicial de Shintaro Suzuki vigente a partir del 16 de octubre de 2023. Para fines de mayor claridad, el Comité de Vigilancia enmendó y reestructuró su perfil de requerimientos. El perfil de requerimientos del Comité de Vigilancia, con su enmienda de diciembre de 2023, y el estado de implementación determinado por el Comité de Vigilancia en diciembre de 2023 se describen a continuación. El estado de implementación también se presenta al final de esta Declaración sobre Gobierno Corporativo en forma de matriz de cualificación. **C. 02 C. 03**.

Diversidad

- **Cuota de Género:** Por ley, por lo menos el 30 % de los miembros del Comité de Vigilancia deben ser mujeres y por lo menos el 30 % deben ser hombres. Al 31 de diciembre tres mujeres son representadas en ambos lados de representantes de empleados y accionistas. Por lo tanto, las mujeres están respectivamente representadas en 30 % tanto en el Comité de Vigilancia en su totalidad y en cada uno de los lados. Por lo tanto, el índice de género del Comité de Vigilancia cumple con los requerimientos legales.

- **Límite General de Edad:** Los miembros que son propuestos para elección al Comité de Vigilancia para un período de cargo completo, por lo general no deben ser mayores de 72 años al momento de la elección. Al especificar este límite general de edad, el Comité de Vigilancia se ha abstenido intencionalmente de estipular un límite superior de edad estricto y, por el contrario, ha decidido a favor de un límite de edad flexible con la libertad de acción necesaria para una evaluación adecuada de las circunstancias en casos individuales, mantenga suficientemente amplio al grupo de posibles candidatos para el Comité de Vigilancia y permita la reelección. Ningún miembro del Comité de Vigilancia en funciones al 31 de diciembre de 2023 era mayor que el límite general de edad al momento de su elección.

- **Mezcla Generacional:** Debe garantizarse una mezcla generacional adecuada entre los miembros del Comité de Vigilancia. Por lo menos ocho miembros del Comité de Vigilancia no deben ser mayores a 62 años en la fecha de su elección o reelección. De los miembros del Comité de Vigilancia al 31 de diciembre de 2023, 17 miembros tenían 62 años o menos al momento de su elección o designación judicial para el mandato actual.

- **Internacionalidad:** Con el fin de garantizar la internacionalidad adecuada, por ejemplo, a través de la experiencia internacional de varios años, el Comité de Vigilancia ha establecido un objetivo de por lo menos 30 % de representantes de accionistas internacionales y una cuota resultante de 15 % en relación con el Comité de Vigilancia en su totalidad. Independientemente de los muchos años de experiencia internacional de una gran mayoría de los representantes de accionistas, este objetivo ya se había excedido en gran medida al 31 de diciembre de 2023 debido a los antecedentes internacionales de Michael Brosnan, Akihiro Eto, Jacques Esculier, Renata Jungo Brüngger, John Kafcik, Laura Ipsen, Martin H. Richenhagen y Marie Wieck del lado de los accionistas, con 80 %, y Shintaro Suzuki y Andrea Seidel del lado de los empleados, resultando en 50 % para el Comité de Vigilancia en su totalidad.

Idoneidad Personal

- **Independencia:** De conformidad con las recomendaciones del GCGC sobre la independencia de los miembros del Comité de Vigilancia, el Comité de Vigilancia debe incluir lo que considere un número adecuado de miembros independientes del lado de los accionistas – también considerando la estructura de accionistas. En este sentido, un miembro deberá considerarse independiente al ser independiente de la Compañía y su Consejo de Administración, y cualquier accionista mayoritario. No existe ningún accionista mayoritario en este sentido en la Compañía; en el marco del acuerdo de desconsolidación concluido con Mercedes-Benz Group AG, específicamente Mercedes-Benz Group AG ya no debe ser considerado un accionista mayoritario.

  El GCGC recomienda que más de la mitad de los miembros del Comité de Vigilancia que representen a los accionistas sean independientes de la Compañía y de su Consejo de Administración, y que entre estos miembros deben figurar siempre el Presidente del Comité de Vigilancia, el Presidente del Comité de Auditoría y el Presidente del comité que toma las decisiones relativas a la remuneración del Consejo de Administración.

En el sentido de esta recomendación, un miembro del Comité de Vigilancia debe considerarse independiente si no tiene ninguna relación personal o comercial con la Compañía o su Consejo de Administración que pueda causar un conflicto de intereses sustancial y no meramente temporal.

Corresponde al representante de los accionistas del Comité de Vigilancia evaluar la independencia de sus miembros. Hay que tener en cuenta cuatro indicadores de una posible falta de independencia (pertenencia al Consejo de Administración en los dos años anteriores al nombramiento como miembro del Comité de Vigilancia; una relación comercial importante con la Compañía o con una entidad dependiente de ella, por ejemplo, como cliente, proveedor, acreedor o asesor; una relación familiar estrecha con un miembro del Consejo de Administración; pertenencia al Comité de Vigilancia durante más de doce años; todos los criterios se aplican tanto a los propios miembros del Comité de Vigilancia como a los miembros de sus familias inmediatas). Al mismo tiempo, se concede expresamente a los accionistas el derecho a considerar independiente a un miembro del Comité de Vigilancia si se aplican uno o incluso varios indicadores, aunque esta valoración debe justificarse en la Declaración sobre Gobierno Corporativo.

El Comité de Vigilancia ha llegado a la conclusión de que -con la excepción de Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm- todos los representantes de los accionistas en funciones al 31 de diciembre de 2023 son independientes de Daimler Truck Holding AG y de su Consejo de Administración, incluyendo en particular al Presidente del Comité de Vigilancia, que también es Presidente del Comité de Presidencia y Remuneraciones y al Presidente del Comité de Auditoría.

Aparte de las excepciones mencionadas, también teniendo en cuenta los indicadores del GCGC, ninguno de los representantes de los accionistas tiene una relación personal o comercial con Daimler Truck Holding AG o su Consejo de Administración que pueda dar lugar a un conflicto de intereses material que no sea meramente temporal. Por lo que respecta a los miembros del Comité de Vigilancia Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm, cabe señalar que ambos, como miembros en funciones del Consejo de Administración del Grupo Mercedes-Benz AG (es decir, en una función de responsabilidad de una empresa ajena al Grupo), mantienen una importante relación comercial con la Compañía o con una empresa dependiente de la misma debido a las amplias interrelaciones contractuales existentes entre ambos grupos también desde que se hizo efectiva la escisión en diciembre de 2021.

En este contexto, ninguno de ellos se considera actualmente independiente de la Compañía en el sentido de la recomendación C. 7 del GCGC.

En consecuencia, con la excepción de Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm, todos los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia (por lo tanto, 80 %) fueron considerados independientes, a saber, Joe Kaeser, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Laura Ipsen, John Krafcik, Martin H. Richenhagen y Marie Wieck. No se llevó a cabo una valoración de la independencia de los representantes de los empleados del Comité de Vigilancia debido a que solo debe evaluarse la independencia de los representantes de los accionistas de conformidad con la recomendación del GCGC.

- **Esfuerzo en relación con el Tiempo:** Cada candidato a miembro del Comité de Vigilancia y cada miembro del Comité de Vigilancia debe ser capaz de dedicar el tiempo requerido esperado y estar dispuesto y ser capaz de comprometerse a participar en el contenido y participar en capacitaciones necesarias y educación continua. Antes de cada propuesta de elección, el Comité de Vigilancia se cerciora de que los candidatos en cuestión son capaces de dedicar el tiempo requerido por el cargo.

- **Número general máximo de Mandatos**: Por regla general, y sin perjuicio de que se haga pública una desviación en la Declaración de Cumplimiento con el GCGC de conformidad con el artículo 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), un miembro del Comité de Vigilancia que también sea miembro del Consejo de Administración de una compañía cotizada no podrá ocupar más de dos puestos en el comité de vigilancia en compañías cotizadas externas al Grupo o funciones comparables (incluida su pertenencia al Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG) y no podrá presidir el Comité de Vigilancia de compañías cotizadas externas al Grupo. Por regla general y sujeto a la divulgación de una excepción en la Declaración de Cumplimiento con el GCGC de conformidad con el artículo 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), los miembros del Comité de Vigilancia que no sean también miembros del Consejo de Administración de una compañía cotizada, no deberán aceptar más de cinco mandatos de compañías cotizadas externas al grupo o desempeñar funciones comparables (incluyendo también la pertenencia al Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG), contabilizándose dos veces la presidencia de un Comité de Vigilancia.

- Los dobles cargos de los miembros del Comité de Vigilancia en otros órganos de supervisión del mismo Grupo no se tendrán en cuenta a efectos del número máximo de acuerdo con el perfil de requerimientos. Debido a la doble pertenencia al mismo Grupo, Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Harald Wilhelm y Jörg Köhlinger no superan por tanto el número máximo de mandatos establecido en el perfil de requisitos. Debido a la dualidad de mandatos dentro del mismo grupo, Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Harald Wilhelm y Jörg Köhlinger no superan el número máximo de mandatos establecido en el perfil general de requerimientos. A 31 de diciembre de 2023, solo Martin H. Richenhagen superaba el número máximo de mandatos establecido en el perfil de requerimientos. Sin embargo; el Comité de Vigilancia opina que el perfil de requerimientos se cumple en su totalidad, ya que, en opinión del Comité de Vigilancia, no cabe duda de que Martin H. Richenhagen estaba y está capacitado para desempeñar todos los mandatos de forma apropiada, en particular debido a que sus años de experiencia le permiten dedicar el tiempo adecuado. Los cambios en los mandatos de Martin H. Richenhagen que ocurrieron y fueron informados después de la fecha del informe se reconocen como parte de la determinación del cumplimiento del perfil de requerimientos para 2024. En cuanto a las recomendaciones C.4 y C.5 del GCGC, se explica y justifica una desviación en la Declaración de Cumplimiento del GCGC.

- **Límite General para la Duración como Miembro:** El perfil general de requerimientos también incluye un límite general para la duración como miembro, según el cual, por regla general, sólo los candidatos que han sido miembros del Comité de Vigilancia durante no más de doce años deben ser propuestos para la reelección en el Comité de Vigilancia para un mandato completo. Este requerimiento se cumple para todos los miembros actuales del Comité de Vigilancia.

Conocimiento y experiencia

- **Conocimiento y experiencia en relación con el Comité de Vigilancia:** El Comité de Vigilancia deberá, en conjunto, tener conocimiento y experiencia en áreas de relevancia específica para la Compañía. Por lo menos tres miembros del Comité de Vigilancia también deberán contar con experiencia y conocimiento en cada una de las siguientes áreas:

  - Industria/Tecnología
  - TI/Digitalización
  - Recursos Humanos/Organización
  - Estrategia/Transformación
  - Finanzas/ Mercado de Capital.

  Con el fin de demostrar conocimiento y experiencia en las cinco áreas arriba mencionadas, no es necesario que se satisfagan los criterios para ambos temas; la evidencia de conocimiento y experiencia en relación con un tema es suficiente.

  La integración también deberá considerar que podría existir un requerimiento en cuanto a la obtención de nuevas competencias en el curso del desarrollo de productos, mercados y otros eventos.

  Como puede apreciarse en detalle en la matriz de cualificación, el Comité de Vigilancia en su conjunto, de acuerdo con su actual integración, cumple con los requerimientos definidos para el Comité de Vigilancia en relación con conocimiento y experiencia. Por lo menos tres miembros del Comité de Vigilancia tienen conocimiento y experiencia relevantes en cada una de las áreas que se enumeran. Para fines de una presentación clara, los siguientes detalles en relación con los miembros del Comité de Vigilancia que se mencionan por nombre deben considerarse ejemplos y no son necesariamente exhaustivos. **C. 02 C. 03**

Industria/Tecnología
En el área de **Industria**, Jacques Esculier, Joe Kaeser, John Krafcik y Martin H. Richenhagen tiene conocimiento y experiencia comprobados debido a su extensa experiencia profesional en compañías industriales activas en el procesamiento de metales o en el sector automotriz. Además, debe enfatizarse la extensa experiencia de los Presidentes y Presidentas del Comité de Empresa Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Lorz, Andrea Reith, Shintaro Suzuki (Presidente del Sindicato de Trabajadores de Mitsubishi) y Thomas Zwick.

Jacques Esculier, Laura Ipsen, John Krafcik, Andrea Seidel, Shintaro Suzuki y Marie Wieck cuentan con un título universitario técnico. Además, Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Jörg Köhlinger, Jörg Lorz, Andrea Reith, Roman Zitzelsberger y Thomas Zwick cuentan con capacitación profesional adecuada en el área de **Tecnología**.

TI/Digitalización
En el área de **TI/Digitalización**, el conocimiento y experiencia de Laura Ipsen, Andrea Seidel y Marie Wieck son particularmente destacables. Esto también aplica para John Krafcik debido a su papel como CEO del proyecto de conducción autónoma de Google LLC. Renata Jungo Brüngger cuenta con conocimientos y experiencia en el área de **Digitalización** debido a sus áreas de responsabilidad como miembro del Consejo de Administración en Mercedes-Benz Group AG (responsable específicamente de la protección de datos, gobierno de la información y tecnología legal).

Recursos Humanos/Organización
Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser y Marie Wieck, específicamente, cuentan con experiencia y conocimiento sólidos en el área de **Recursos Humanos** debido a su experiencia profesional extensa previa, misma que aportan al Comité de Nombramientos del Comité de Vigilancia. Además de los miembros del Comité de Vigilancia que fungen como presidente/presidenta del comité de empresa, Shintaro Suzuki y los representantes de IG Metall (Sindicato de Trabajadores del Metal de Alemania), Jörg Köhlinger y Roman Zitzelsberger, han demostrado conocimiento y experiencia.

En el área de **Organización**, el conocimiento y experiencia relevantes de todos los representantes de los accionistas, al igual que Michael Brecht, Jörg Köhlinger y Roman Zitzelsberger debido a su trabajo en órganos externos de vigilancia son particularmente valiosos para el trabajo del Comité de Vigilancia.

Estrategia/Transformación
En el área de **Estrategia**, además de todos los representantes de los accionistas, Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Köhlinger, Andrea Seidel y Roman Zitzelsberger también cuentan con extensos conocimientos y experiencia debido a sus cargos actuales o anteriores como CEO o CFO.

En relación con la **Transformación** del Grupo Daimler Truck, la experiencia relevante de los representantes de empleados y del lado de los accionistas de Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, John Krafcik y Harald Wilhelm debido a sus actividades en el consejo y otros grupos industriales con retos similares de transformación, se debe resaltar.

Finanzas/Mercado de Capital
Con Michael Brecht, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Joe Kaeser, Jörg Köhlinger, Harald Wilhelm, Roman Zitzelsberger y Thomas Zwick, nueve miembros del Comité de Vigilancia cuentan con capacitación o experiencia profesional en el área de **Finanzas**.

El área de **Mercado de Capital** está bien cubierta por Jacques Esculier, Joe Kaeser y Martin H. Richenhagen, ya que han fungido como presidentes de compañías cotizadas, así como por Michael Brosnan, Akihiro Eto, Renata Jungo Brünnger y Harald Wilhelm debido a sus actividades actuales o pasadas (Consejo de Administración) en compañías cotizadas en bolsa.

Experiencia Financiera de conformidad con el GCGC: El Comité de Vigilancia debe tener al menos un miembro con conocimiento y experiencia especial en la aplicación de principios contables y sistemas de control interno y gestión de riesgos. Por lo menos otro miembro debe tener conocimiento y experiencia especiales en la auditoria de estados financieros. La experiencia en contabilidad y auditoría también incluye el informe de sustentabilidad o sus respectivas auditorías. Con Michael Brosnan, Joe Kaeser y Harald Wilhelm, el Comité de Vigilancia tiene a tres expertos financieros que, como resultado de sus actividades previas o actuales en otras compañías (cotizadas) y a su capacitación constante, cuentan con conocimiento y experiencia especiales en la aplicación de principios contables y sistemas de control interno y gestión de riesgos.

Michael Brosnan también cuenta con experiencia profesional en la auditoría de estados financieros. La experiencia de los tres miembros mencionados del Comité de Vigilancia en las áreas de contabilidad o auditoría también incluye informes de sustentabilidad o sus respectivas auditorías.

- **Experiencia en Sustentabilidad de conformidad con el GCGC**: Por lo menos cuatro miembros del Comité de Vigilancia deben tener experiencia en temas de sustentabilidad relevantes para la Compañía en las áreas de Medio Ambiente, Social, Gobierno (áreas de sustentabilidad), y cada área de sustentabilidad debe ser cubierta por lo menos por un miembro del Comité de Vigilancia. La experiencia en este contexto está relacionada con experiencia y conocimiento especiales que se adquieren en el curso de la capacitación profesional o la educación continua o profundizados por actividades profesionales o de otro tipo. Una persona tiene experiencia en el área de sustentabilidad dentro del significado del perfil general de requerimientos si tienen conocimiento o experiencia en por lo menos uno de los temas de enfoque de un área de sustentabilidad. Las áreas de sustentabilidad y temas de enfoque corresponden a los descritos anteriormente en el perfil de requerimientos generales para el Consejo de Administración.

Medio Ambiente
En relación con la dispersión de experiencia en sustentabilidad dentro del Comité de Vigilancia, vale la pena resaltar el conocimiento y experiencia de Joe Kaeser y Bruno Buschbacher, específicamente en el área de sustentabilidad del Medio Ambiente. Bruno Buschbacher cuenta con experiencia específica en relación con el tema de productos libres de emisiones en el área de construcción de motores, clave para Daimler Truck, que está primordialmente relacionada con la fabricación de motores de camiones libres de emisiones y de bajas emisiones. Joe Kaeser cuenta con experiencia específica en el tema de producción neutral en CO_2, lo cual es de especial importancia en el contexto industrial, considerando específicamente la reducción de emisiones, conservación de recursos y eficiencia energética en la producción, gracias a su larga carrera profesional, su trabajo en comités de vigilancia y en el sector público.

El Comité de Vigilancia incluye a tres miembros adicionales con experiencia en el área de sustentabilidad del Medio Ambiente. Estos son Michael Brecht (enfoque en cadenas de suministro) y Roman Zitzelsberger y Thomas Zwick (cada uno con área de enfoque en productos libres de emisiones y también en relación con el consumo de recursos).

Social
Los siguientes once miembros del Comité de Vigilancia tienen experiencia relevante en el área de sustentabilidad Social: Gracias a sus años de servicio en Waymo LLC., John Krafcik cuento con experiencia y conocimiento especiales en relación con el tema de enfoque de seguridad vial en la conducción autónoma, un importante campo de investigación para Daimler Truck. Renata Jungo Brüngger, Michael Brecht y Jörg Lorz, cada uno, cuentan con experiencia en el tema de enfoque de responsabilidad social (respeto de los derechos humanos). Los siguientes miembros del Comité de Vigilancia cuentan con experiencia en el tema de enfoque de creación de condiciones para ser un buen empleador: Jacques Esculier (bienestar), Laura Ipsen (educación continua y diversidad, oportunidades iguales e inclusión), Carmen Klitzsch-Müller (oportunidades iguales), Marie Wieck y Andrea Seidel (ambas diversidad, oportunidades iguales e inclusión) así como Shintaro Suzuki y Roman Zitzelsberger (cada uno, participación de empleados).

Gobierno
Debido a sus carreras profesionales, la gran mayoría de los miembros del Comité de Vigilancia tienen habilidades en el área de sustentabilidad Gobierno. Específicamente digna de resaltarse es la experiencia de Marie Wieck en el área de enfoque de gobierno responsable debido a la mayor consideración y anclaje de temas de sustentabilidad en las decisiones corporativas como parte de su compromiso social y profesional. El tema de enfoque de gobierno responsable también es cubierto por Laura Ipsen, Joe Kaeser y Renata Jungo Brüngger debido a su particular experiencia en la mayor consideración y anclaje de temas de sustentabilidad en las decisiones corporativas. Michael Brecht, Jörg Köhlinger y Roman Zitzelsberger cuentan también con experiencia en el área de sustentabilidad de gobierno, cada uno enfocándose en temas de codeterminación, al igual que Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhem en el área de enfoque de cumplimiento y gestión de riesgos ESG. El tema de enfoque de información transparente es cubierto particularmente por los dos expertos financieros en el Comité de Auditoría, Michael Brosnan y Harald Wilhelm.

Las propuestas del Comité de Vigilancia para la elección de los representantes de los accionistas por parte de la Asamblea General, para las que el Comité de Nombramientos presenta recomendaciones, deben tener en cuenta los aspectos señalados anteriormente y aspirar a satisfacer el perfil general de requerimientos para el Comité de Vigilancia en su conjunto. El Comité de Nombramientos debe elaborar una lista de candidatos disponibles sobre la base de un perfil objetivo, teniendo en cuenta los requisitos específicos de cualificación y los criterios mencionados, mantener conversaciones estructuradas con estos candidatos y, en el proceso, obtener también la garantía de que el candidato propuesto dispone de tiempo suficiente para poder ejercer el cargo con la debida atención. A continuación, el Comité de Nombramientos recomienda un candidato al Comité de Vigilancia para su aprobación e incluye una explicación de su recomendación. La base de las resoluciones del Comité de Vigilancia en relación con las propuestas de candidatos para la elección en la Asamblea de Accionistas es siempre el interés de la Compañía teniendo en cuenta todas las circunstancias en cada caso individual.

Matriz de Cualificación para el Comité de Vigilancia

El estado de implementación del perfil de requerimientos generales para el Comité de Vigilancia al 31 de diciembre de 2023 también se encuentra en la matriz de cualificación para representantes de accionistas y matriz de cualificación para representantes de empleados que se muestra a continuación:

C. 02

Matriz de cualificación refleja el estado de implementación del perfil de requerimientos generales – representantes de accionistas

Al 12 / 2023		Kaeser	Brosnan	Escalier	Eto	Ipsen	Jungo Brüngger	Krafcik	Richenhagen	Wieck	Wilhelm
Información Personal	Se une al Comité de Vigilancia en	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
	Año de Nacimiento	1957	1955	1959	1960	1964	1961	1961	1952	1960	1966
	Nacionalidad	Alemana	Estadounidense	Francesa	Japonesa	Estadounidense	Suiza	Estadounidense	Estadounidense/ Aleman	Estadounidense	Alemana
	Formación Educativa/Profesional	Adm. Emp	Adm. Emp	MBA/ Aeroespacial	Derecho/ Automotriz	Relaciones Internacionales/ Administración	Derecho/ Automotriz	Ingeniería Técnica/ Adm. Emp.	Adm. Emp./ Agricultura	MBA/Tecnología de la Información	Adm. Emp.
Diversidad	Género[1]	masculino	masculino	masculino	masculino	femenino	femenino	masculino	masculino	femenino	masculino
	Límite General Edad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Mezcla Generacional			✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
	Internacionalidad		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Idoneidad Personal	Independencia[2]	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
	Esfuerzo Tiempo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	No *Overboarding*[5]	✓[5]	✓	✓	✓	✓	✓[5]	✓		✓	✓[5]
	Límite General Duración como Miembro[2]	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Experiencia y conocimiento relacionados con el Comité de Vigilancia	Industria	✓		✓			✓	✓	✓		✓
	Tecnología			✓		✓		✓		✓	
	TI					✓		✓		✓	
	Digitalización					✓	✓	✓		✓	
	Recursos Humanos	✓		✓		✓	✓			✓	✓
	Organización	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Estrategia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Transformación	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓
	Finanzas	✓	✓	✓	✓						✓
	Mercado de Capital	✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓
Exp. Financiera de acuerdo con GCGC	Contabilidad	✓	✓								✓
	Auditoría		✓								
Exp. Sustentabilidad de acuerdo con GCGC	Medio Ambiente[4]	✓									
	Social[4]			✓		✓	✓	✓		✓	
	Gobierno[4]	✓	✓			✓	✓			✓	✓

1 Cumple requisitos de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) en relación con cuota de género.

2 De acuerdo con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC).

3 Mandatos de Grupo se cuentan una vez de acuerdo con el perfil de requerimientos

4 Experiencia en temas de sustentabilidad relevantes para Daimler Truck.

5 Cumple con perfil de requerimientos, existe *Overboarding* de conformidad con GCGC.

C. 03

Matriz de cualificación refleja el estado de implementación del perfil de requerimientos generales - representantes de empleados

Al 12/2023		Brecht	Buschbacher	Klitzsch-Müller	Köhlinger	Lorz	Reith	Seidel	Suzuki	Zitzelsberger	Zwick
Información Personal	Se une al Comité de Vigilancia en	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2022	2023	2021	2021
	Año de nacimiento	1965	1978	1970	1963	1972	1984	1979	1969	1966	1966
	Nacionalidad	Alemana	Alemana	Alemana	Alemana	Alemana	Alemana	Suiza	Japonesa	Alemana	Alemana
	Formación Educativa/Profesional	Adm. General/ Técnico Automotriz	Mecánica Ind. / Adm. Emp.	Adm. Emp.	Industrial / Akademie der Arbeit	Adm. General	Economía Social	Informática Emp./ Tecnología de la Información	Ingeniería	Adm. General	Adm. Emp.
Diversidad	Género[1]	masculino	masculino	femenino	masculino	masculino	femenino	femenino	masculino	masculino	masculino
	Límite General de Edad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Mezcla Generacional	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internacionalidad							✓	✓		
Idoneidad Personal	Independencia[2]	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Esfuerzo Tiempo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	No *Overboarding*[5]	✓	✓	✓	✓[3]	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Límite General Duración como Miembro[2]	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Experiencia y conocimiento relacionados con el Comité de Vigilancia	Industria	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓
	Tecnología	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	TI							✓			
	Digitalización							✓			
	Recursos Humanos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Organización	✓			✓					✓	
	Estrategia	✓	✓	✓	✓			✓		✓	
	Transformación	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Finanzas	✓			✓					✓	✓
	Mercado de Capital										
Exp. Financiera de acuerdo con GCGC	Contabilidad										
	Auditoría										
Exp. Sustentabilidad de acuerdo con GCGC	Medio Ambiente[4]	✓	✓							✓	✓
	Social[4]	✓		✓		✓		✓	✓	✓	
	Gobierno[4]	✓			✓					✓	

1 Cumple requisitos de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) en relación con cuota de género.

2 De acuerdo con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC).

3 Mandatos de Grupo se cuentan una vez de acuerdo con el perfil de requerimientos.

4 Experiencia en temas de sustentabilidad relevantes para Daimler Truck.

5 Cumple con perfil de requerimientos, existe *Overboarding* de conformidad con GCGC.

Transacciones de la Administración

Los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia están obligados legalmente, de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (UE) nº 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el abuso del mercado (Reglamento sobre el Abuso del Mercado), a informar las transacciones realizadas por cuenta propia con acciones o instrumentos de deuda de Daimler Truck Holding AG, derivados relacionados u otros instrumentos financieros relacionados, en la medida en que el importe total de las operaciones realizadas por el miembro o las personas vinculadas alcance o supere la suma de € 20,000 dentro de un mismo año natural. Las transacciones informadas a Daimler Truck Holding AG son debidamente publicadas.

Accionistas y Asamblea de Accionistas

Los accionistas ejercen sus derechos de membresía, en particular sus derechos de voto, en la Asamblea General de la Compañía. Con excepción de las acciones propias de las que es titular la Compañía (acciones de tesorería), de las que lo Compañía no deriva derecho alguno, cada acción de Daimler Truck Holding AG da derecho a un voto. Por lo general, los accionistas toman de cisiones en la Asamblea General sobre, entre otros temas, la aplicación de las utilidades distribuibles, la elección del auditor externo, la baja de los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia, la aprobación del informe anual de remuneraciones y la elección de los representantes de los accionistas, la cual por lo general es a manera de elección individual. El sistema de remuneraciones para el Consejo de Administración y las remuneraciones de los miembros del Comité de Vigilancia deben presentarse a la Asamblea General cada cuatro años, como mínimo. Las modificaciones al Acta Constitutiva y determinadas medidas de capital son decididas por la Asamblea General y son implementadas por el Consejo de Administración, y cuando resulta necesario, con la aprobación del Comité de Vigilancia. Mediante la resolución de la Asamblea General Anual del 21 de junio de 2023, el Consejo de Administración ha sido autorizado mediante enmienda al Acta Constitutiva para que la Asamblea General se reúna sin la presencia física de los accionistas o sus apoderados en el lugar de la asamblea general (asamblea general virtual). Esta autorización es válida hasta el final del día 31 de agosto de 2025.

Los accionistas que estén inscritos en el registro de accionistas de la Compañía el día de la Asamblea General y que se hayan inscrito con la debida antelación a la misma, de acuerdo con la información facilitada en la convocatoria, serán admitidos a asistir a la Asamblea General y podrán ejercer sus derechos de voto. Los detalles, en particular los relativos a la inscripción y la suspensión de los cambios en el registro de accionistas necesarios por razones técnicas en el período previo a la Asamblea General y las opciones para el ejercicio de los derechos de voto (por representación, por ejemplo, apoderados de la compañía vinculados por instrucciones y, posiblemente, por voto postal), se publican junto con la convocatoria de la Asamblea de Accionistas en el Boletín Federal de Alemania (Bundesanzeiger).

Los accionistas pueden presentar mociones sobre los acuerdos propuestos por el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia e impugnar los acuerdos de la Asamblea de Accionistas. Los informes, documentos e información requeridos por la ley para la Asamblea General, incluido el Informe Anual, están disponibles en www.daimlertruck.com/en/investors/financial-calendar/annual-general-meetings, al igual que el orden del día de la Asamblea General y las contrapropuestas o propuestas de elección de los accionistas que deben ser accesibles. Los documentos y la información sobre la Asamblea General.

Mantenemos un estrecho contacto con nuestros accionistas en el marco de nuestras amplias actividades de relaciones con los inversionistas. Proporcionamos a los accionistas, a los analistas financieros, a las asociaciones de accionistas, a los medios de comunicación y al público interesado, información completa y periódica sobre la situación de la Compañía y les informamos inmediatamente de cualquier cambio importante en la actividad. El Presidente del Comité de Vigilancia también está dispuesto, dentro de unos límites razonables, a mantener conversaciones con los inversionistas sobre cuestiones relacionadas específicamente con el Comité de Vigilancia.

Utilizamos ampliamente el sitio web de la Compañía para nuestra labor de relaciones con los inversionistas, además de otros canales de comunicación. Toda la información material publicada en el ejercicio 2023, incluidos los informes financieros anuales, trimestrales y semestrales, los comunicados de prensa, las notificaciones de los derechos de voto de acuerdo con la Ley del Mercado de Valores de Alemania (Wertpapierhandelsgesetz o “WpHG”), las presentaciones y las grabaciones de audio de los eventos de analistas e inversionistas y las conferencias telefónicas, así como el calendario financiero, pueden consultarse en www.daimlertruck.com/en/investors. Las fechas de la Asamblea General, la Conferencia Anual de Resultados y las conferencias de analistas se anuncian con suficiente antelación en el calendario financiero.



D

Estados Financieros Consolidados

Estado Consolidado de Resultados	173
Estado Consolidado de Resultados Integrales	174
Estado Consolidado de Situación Financiera	175
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo	176
Estado Consolidado de Cambios en el Capital	177
Notas a los Estados Financieros Consolidados	178

Estado Consolidado de Resultados

D.01

En millones de euros	Nota	2023	2022
Ingresos por ventas	5	55,890	50,945
Costo de ventas	6	-43,968	-41,513
Utilidad Bruta		11,922	9,432
Gastos de ventas	6	-2,890	-2,928
Gastos de administración	6	-2,413	-1,957
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	6	-1,757	-1,618
Otros ingresos de operación	7	664	880
Otros gastos de operación	7	-101	-177
Utilidad/pérdida sobre inversiones registradas con el método de participación, neta	14	-109	-226
Otros ingresos/gastos financieros, netos	8	-132	90
Utilidad antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	35	5,183	3,496
Ingresos por intereses	9	384	198
Gastos por intereses	9	-241	-245
Utilidad antes del impuesto sobre la renta		5,327	3,449
Impuesto sobre la renta	10	-1,355	-686
Utilidad neta		3,971	2,763
utilidad atribuible a participaciones minoritarias		196	98
utilidad atribuible a los accionistas		3,775	2,665
Utilidades por acción[1] (en euros) por utilidad atribuible a los accionistas	37		
Básicas y diluidas		4.62	3.24

1 Para información sobre el número promedio ponderado de acciones utilizadas en las utilidades por acción, ver Nota 21. Capital

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

Estado Consolidado de Resultados Integrales[1]

D.02

En millones de euros	2023	2022
Utilidad Neta	**3,971**	2,763
Ajustes por la conversión de divisas	**-481**	54
Instrumentos de deuda		
Utilidades/pérdidas no materializadas (antes de impuestos)	**2**	2
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	**–**	–
Instrumentos de Deuda (después de impuestos)	**2**	2
Instrumentos Financieros Derivados		
Utilidades/pérdidas no materializadas (antes de impuestos)	**-118**	136
Reclasificaciones a utilidad/pérdida (antes de impuestos)	**1**	6
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	**31**	-33
Instrumentos Financieros Derivados (después de impuestos)	**-87**	109
Partidas que pueden reclasificarse a utilidades/pérdidas	**-566**	165
Instrumentos de capital		
Utilidades/pérdidas no materializadas (antes de impuestos)	**-1**	-11
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	**-3**	-1
Instrumentos de capital (después de impuestos)	**-4**	-12
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares		
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares (antes de impuestos)	**-50**	1,320
Impuestos sobre utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares	**-2**	-153
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares (después de impuestos)	**-52**	1,167
Partidas que no se reclasificarán a utilidades/pérdidas	**-57**	1,155
Otros ingresos/pérdidas integrales, netos de impuestos	**-622**	1,320
pérdida atribuible a participaciones minoritarias, después de impuestos	**-25**	-31
ingresos atribuibles a accionistas, después de impuestos	**-597**	1,351
Total Ingresos Integrales	**3,349**	4,083
Ingresos atribuibles a participaciones minoritarias	**171**	67
Ingresos atribuibles a los accionistas	**3,178**	4,016

1 Referirse a la Nota 21. Capital para conocer más información sobre el Estado Consolidado de Resultados Integrales.

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

Estado Consolidado de Situación Financiera

D.03

En millones de euros	Nota	Al 31 diciembre, 2023	2022
Activos			
Activos intangibles	**11**	**2,876**	2,779
Propiedades, plantas y equipo	**12**	**7,979**	7,993
Equipo en arrendamientos operativos	**13**	**4,530**	4,433
Inversiones registradas con el método de participación	**14**	**1,051**	1,073
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**15**	**14,067**	12,359
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**16**	**57**	21
Otros activos financieros	**17**	**823**	828
Activos fiscales diferidos	**10**	**1,873**	1,643
Cuentas por cobrar comerciales a largo plazo	**20**	**17**	105
Otros activos	**18**	**385**	364
Total activos no circulantes		**33,658**	31,598
Inventarios	**19**	**9,155**	8,815
Cuentas por cobrar comerciales	**20**	**5,245**	4,577
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**15**	**12,147**	10,066
Efectivo y equivalentes de efectivo		**7,067**	5,944
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**16**	**1,751**	1,124
Otros activos financieros	**17**	**678**	677
Otros activos	**18**	**1,511**	1,168
Total activos circulantes		**37,554**	32,371
Total activos		**71,212**	63,969

En millones de euros	Nota	Al 31 diciembre, 2023	2022
Capital y pasivos			
Capital accionario		**823**	823
Reservas de capital		**14,277**	14,277
Utilidades retenidas		**8,501**	5,847
Otras reservas		**-1,995**	-895
Capital atribuible a los accionistas		**21,605**	20,052
Participaciones minoritarias		**620**	554
Total capital	**21**	**22,224**	20,606
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**23**	**1,212**	1,147
Provisiones para otros riesgos	**24**	**2,784**	2,743
Pasivos por financiamiento	**25**	**17,125**	13,328
Otros pasivos financieros	**26**	**1,814**	2,110
Pasivos fiscales diferidos	**10**	**40**	65
Ingresos diferidos	**27**	**984**	1,000
Pasivos por reembolsos y contractuales	**28**	**2,106**	1,940
Otros pasivos	**29**	**107**	53
Total pasivos no circulantes		**26,171**	22,386
Cuentas por pagar comerciales		**5,059**	5,317
Provisiones para otros riesgos	**24**	**2,520**	2,206
Pasivos por financiamiento	**25**	**8,602**	7,511
Otros pasivos financieros	**26**	**2,870**	2,716
Ingresos diferidos	**27**	**522**	655
Pasivos por reembolsos y contractuales	**28**	**2,169**	1,871
Otros pasivos	**29**	**1,076**	701
Total pasivos circulantes		**22,817**	20,977
Total capital y pasivos		**71,212**	63,969

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

Estado Consolidado de Flujos de Efectivo[1]

D.04

En millones de euros	2023	2022
Utilidad antes del impuesto sobre la renta	**5,327**	3,449
Depreciación y amortización/deterioros	**1,133**	1,120
Otros gastos e ingresos distintos a efectivo	**101**	300
Utilidades (-) /pérdidas (+) sobre ventas de activos	**-13**	-15
Cambios en activos y pasivos de operación		
Inventarios	**-550**	-1,143
Cuentas por cobrar comerciales	**-660**	-631
Cuentas por pagar comerciales	**-112**	904
Cuentas por cobrar por servicios	**-4,097**	-3,385
Vehículos en arrendamientos operativos	**-160**	-141
Salidas de efectivo por la liquidación de relaciones existentes	**–**	-171
Otros activos y pasivos de operación	**816**	277
Dividendos recibidos por inversiones registradas con el método de participación	**16**	13
Impuesto sobre la renta pagado	**-1,415**	-1,100
Flujos de efectivo provenientes de actividades de operación	**386**	-523
Adiciones a propiedades, plantas y equipo	**-1,026**	-898
Adiciones a activos intangibles	**-280**	-234
Ingresos por ventas de propiedades, plantas y equipo y activos intangibles	**70**	106
Ingresos por ventas de participaciones accionarias	**–**	52
Salidas de efectivo netas por la adquisición del negocio de servicios financieros	**–**	-2,059
Entradas de efectivo netas por la adquisición del negocio de servicios financieros	**–**	55
Inversiones en otras participaciones accionarias	**-206**	-213
Adquisición de instrumentos de deuda negociables e inversiones similares[2]	**-3,077**	-3,357
Ingresos por la venta de instrumentos de deuda negociables e inversiones similares[2]	**2,459**	2,367
Otros	**-23**	13
Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión	**-2,082**	-4,167

En millones de euros	2023	2022
Cambio en pasivos por financiamiento a corto plazo	**710**	-1,649
Adiciones a pasivos por financiamiento a largo plazo	**12,557**	10,327
Amortización de pasivos por financiamiento a largo plazo	**-8,613**	-5,269
Dividendos pagados a los accionistas de Daimler Truck Holding AG	**-1,070**	–
Dividendos pagados a participaciones minoritarias	**-97**	-52
Adquisición de acciones de tesorería	**-557**	–
Transacciones con el Grupo Mercedes-Benz	**–**	-23
Flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento	**2,931**	3,334
Efecto de cambios en el tipo de cambio extranjero sobre efectivo y equivalentes de efectivo	**-113**	56
Incremento neto en efectivo y equivalentes de efectivo	**1,123**	-1,300
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	**5,944**	7,244
Efectivo y equivalentes de efectivo al cierre del período	**7,067**	5,944

1 Referirse a la Nota 30. Estado Consolidado de Flujos de Efectivo para conocer más información sobre el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo.
2 La información del ejercicio anterior ha sido actualizada debido a un error no significativo.

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

Estado Consolidado de Cambios en el Capital[1]

D.05

				Otras reservas						
				Partidas que pueden reclasificarse a utilidad/pérdida						
En millones de euros	Capital Social	Reservas Capital	Utilidades retenidas[2]	Conversión de divisas	Instrumentos de capital/ instrumentos de deuda	Instrumentos financieros derivados	Acciones de Tesorería	**Capital atribuible a accionistas**	Participaciones minoritarias	**Total capital**
Saldo al 1 enero, 2022	823	14,277	1,886	-1,092	13	13	–	15,920	503	16,423
Utilidad Neta	–	–	2,665	–	–	–	–	2,665	98	2,763
Otros ingresos integrales después de impuestos	–	–	1,180	72	-10	109	–	1,351	-31	1,320
Total ingresos integrales	–	–	3,845	72	-10	109	–	4,016	67	4,083
Dividendos	–	–	–	–	–	–	–	–	-52	-52
Adquisición de acciones de tesorería	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Otros cambios	–	–	116	–	–	–	–	116	36	152
Saldo al 31 diciembre, 2022	**823**	**14,277**	**5,847**	**-1,020**	**3**	**122**	**–**	**20,052**	**554**	**20,606**
Saldo al 1 enero, 2023	**823**	**14,277**	**5,847**	**-1,020**	**3**	**122**	**–**	**20,052**	**554**	**20,606**
Utilidad Neta	**–**	**–**	**3,775**	**–**	**–**	**–**	**–**	**3,775**	**196**	**3,971**
Otros ingresos integrales después de impuestos	**–**	**–**	**-52**	**-456**	**-3**	**-86**	**–**	**-597**	**-25**	**-622**
Total ingresos integrales	**–**	**–**	**3,723**	**-456**	**-3**	**-86**	**–**	**3,178**	**171**	**3,349**
Dividendos	**–**	**–**	**-1,070**	**–**	**–**	**–**	**–**	**-1,070**	**-97**	**-1,167**
Adquisición de acciones de tesorería	**–**	**–**	**-103**	**–**	**–**	**–**	**-557**	**-660**	**–**	**-660**
Otros cambios	**–**	**–**	**104**	**–**	**–**	**–**	**–**	**104**	**-8**	**96**
Saldo al 31 diciembre, 2023	**823**	**14,277**	**8,501**	**-1,476**	**–**	**36**	**-557**	**21,605**	**620**	**22,224**

1 Referirse a la Nota 21. Capital para obtener más información sobre los cambios en el capital.

2 Las utilidades retenidas incluyen también partidas que no serán reclasificadas al Estado Consolidado de Resultados.

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

1. Información General y principales políticas contables

Los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG (los Estados Financieros Consolidados), que acompañan al presente documento han sido elaborados de conformidad con el artículo 315e del Código de Comercio de Alemania (Handelsgesetzbuch o HGB) y cumplen las Normas Internacionales de Información Financiera y las interpretaciones del Comité de Interpretación de las NIIF adoptadas por la Unión Europea (UE).

Los estados financieros consolidados presentan las operaciones de Daimler Truck Holding AG y sus subsidiarias (también denominados "Daimler Truck", el "Grupo Daimler Truck" o el "Grupo").

Daimler Truck Holding AG es una sociedad anónima constituida bajo las leyes de la República Federal de Alemania. La Compañía está domiciliada en Stuttgart e inscrita en el Registro Mercantil del Tribunal de Primera Instancia de Stuttgart con el número HRB 778600, con domicilio social en Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Alemania.

El Grupo Daimler Truck es un fabricante de vehículos industriales con una gama de productos a nivel mundial de camiones y autobuses. Su cartera de productos se completa con una gama de servicios financieros. Daimler Truck Holding AG es la sociedad matriz del Grupo Daimler Truck.

El negocio de vehículos comerciales comprende los cuatro segmentos automotrices (véase la Nota 35. **Información por segmentos**), que se dedican a la producción y venta de camiones, autobuses y motores, y prestan servicios relacionados, así como a la fabricación y comercialización de productos de marcas específicas. Otras actividades empresariales e inversiones, así como las funciones y servicios prestados por la sede central del Grupo y otras empresas del Grupo no asignadas a los segmentos automotrices y los proyectos gestionados por la sede central se registran en la reconciliación en la información por segmentos. Los segmentos vehiculares y la reconciliación, juntos, se denominan "Negocio Industrial".

Todas las actividades relacionadas con los servicios financieros, que constituyen un segmento adicional, se denominan "Financial Services".

Los Estados Financieros Consolidados comprenden el Estado Consolidado de Resultados, el Estado Consolidado de Resultado Integrales, el Estado Consolidado de Situación Financiera, el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo, el Estado Consolidado de Cambios en el Capital y las Notas a los Estados Financieros Consolidados, preparados sobre la base de empresa en funcionamiento.

Los Estados Financieros Consolidados se presentan en euros. Los importes se expresan en millones de euros, salvo que se indique lo contrario. Pueden surgir diferencias de redondeo cuando se suman los importes individuales o los porcentajes.

Los Estados Financieros Consolidados fueron presentados y autorizadas para su publicación por el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG el 29 de febrero de 2024.

Políticas Contables

NIIF Aplicadas

Los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2023 han sido elaborados de acuerdo con las NIIF aplicables para períodos que inician en, o antes de, el 1 de enero de 2023. Las políticas contables aplicadas en los Estados Financieros Consolidados cumplen, por tanto, con las NIIF que deben aplicarse en la UE a partir del 31 de diciembre de 2023 para todos los periodos presentados.

NIIF emitidas, respaldadas por la UE e inicialmente adoptadas en el período del informe

En mayo de 2023, el IASB (Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad) emitió cambios a la NIC 12 “Impuesto sobre la Renta” debido a la reforma de la legislación fiscal internacional – regulaciones modelo para el Pilar Dos. Los cambios fueron adoptados por la UE en noviembre de 2023. El Grupo aplicó enmiendas a la NIC 12 después de la publicación el 23 de mayo de 2023.

Las enmiendas contienen una excepción temporal, obligatoria e inmediatamente aplicable de la contabilidad de impuestos diferidos resultante de la introducción del impuesto mínimo global. También prescriben informaciones específicas en las notas sobre el impacto de la determinación fiscal mínima. La excepción obligatoria debe ser aplicada de forma retroactiva. Sin embargo, debido a que no se promulgó o promulgó sustantivamente ninguna legislación nueva para implementar el impuesto mínimo global al 31 de diciembre de 2022, en cualquier jurisdicción en la que opera el Grupo, y que no se reconoció ningún impuesto diferido a esa fecha, la aplicación retroactiva no tiene impacto alguno sobre los Estados Financieros Consolidados.

Daimler Truck aplica las enmiendas a la NIC 1 “Presentación de Estados Financieros” y la Declaración de Práctica 2 “Emisión de Juicios de Materialidad” publicada por el IASB el 12 de febrero de 2021 por primera vez a partir del 1 de enero de 2023. La NIC 1 estipula que las compañías deben informar todas las políticas contables materiales. Anteriormente, la norma hacía referencia a las principales políticas contables. Las enmiendas definen lo que significa “políticas contables materiales” y cómo identificarlas. También aclaran que no es necesario informar la información inmaterial sobre políticas contables. En caso, en caso de ser informada, esto no debe confundir la información material sobre políticas contables. Además de la enmienda a la NIC 1, la Declaración de Práctica de las NIIF también ha sido enmendada para ofrecer a las compañías orientación sobre la aplicación práctica del concepto de materialidad en relación con divulgaciones de políticas contables. Ahora, las enmiendas requieren “divulgaciones sobre políticas contables materiales” en lugar de “divulgación de principales políticas contables”. Adicionalmente, también ofrecen orientación sobre la consideración de la materialidad para las divulgaciones de políticas contables, lo que ayudará a las entidades a ofrecer divulgaciones de políticas contables útiles y específicas por entidad que los usuarios de estados financieros necesitan para entender otra información contenida en los Estados Financieros Consolidados. Aunque las enmiendas no resultaron en un cambio en las políticas contables en sí mismas, afectaron las divulgaciones sobre políticas contables en las notas a los Estados Financieros Consolidados, pero no tuvieron impacto en la valuación, registro o presentación de partidas en los Estados Financieros Consolidados.

Además, no se han adoptado ninguna norma nueva u otras enmiendas y mejoras a las normas que sean obligatorias para los ejercicios fiscales que inicial el 1 de enero de 2023 y que se espera tengan un impacto material sobre la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera del Grupo.

NIIF emitidas, pero aún no adoptadas

En mayo de 2023, el IASB publicó enmiendas a la NIC 7 "Estado de Flujos de Efectivo" y NIIF 7 "Instrumentos Financieros: Información", que estipulan requerimientos adicionales de divulgación para compañías en relación con el financiamiento a proveedores. Los cambios son obligatorios por primera vez para períodos de información que inicien en, o después de, el 1 de enero de 2024. Daimler Truck es afectada por estos requerimientos de información e incluirá los nuevos requerimientos en las notas.

El Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ha emitido enmiendas y mejoras ulteriores a las normas que son parcialmente adoptadas, pero aún no aplicadas y que no se espera que tengan un impacto sustancial sobre la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera del Grupo.

Presentación

Estado Consolidado de Situación Financiera
La presentación en el Estado Consolidado de Situación Financiera hace diferencia entre activos y pasivos circulantes y no circulantes. Los activos y pasivos se clasifican, por lo general, como circulantes si se espera que se realicen o liquiden dentro del transcurso de un año. Los activos y pasivos por impuestos diferidos, así como activos y provisiones relacionadas con pensiones y obligaciones similares se presentan generalmente como partidas no circulantes.

Estado Consolidado de Resultados
El Estado Consolidado de Resultados se presenta utilizando el método del costo de ventas.

Valuación
Los Estados Financieros Consolidados se han elaborado con base en el costo histórico, excepto en lo relativo a ciertas partidas, tales como los activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados, instrumentos financieros derivados, las partidas cubiertas, y las pensiones y obligaciones similares. Más adelante se describen los modelos de valuación que se aplican a estas excepciones.

Principios de consolidación
Los Estados Financieros Consolidados incluyen los estados financieros de Daimler Truck Holding AG y los estados financieros de todas sus subsidiarias, incluidas las entidades estructuradas, que son controladas, de forma directa o indirecta por Daimler Truck Holding AG.

Si las subsidiarias no están consolidadas por motivos de materialidad, las acciones en estas compañías se valúan a costos amortizados. La evaluación de materialidad se lleva a cabo con base en ventas, utilidades y activos totales. Los estados financieros de las subsidiarias consolidadas que se incluyen en los Estados Financieros Consolidados se prepararon en la fecha del informe de los Estados Financieros Consolidados.

Inversiones en compañías asociadas, negocios u operaciones conjuntos
Una compañía asociada es una entidad sobre la que el Grupo ejerce influencia significativa. Influencia significativa es el poder de participar en decisiones sobre política operativa y financiera de la sociedad participada. Por lo general, las compañías asociadas se registran utilizando el método de participación.

Entidades valuadas a costo amortizado
Las subsidiarias, compañías asociadas, negocios y operaciones conjuntos cuyos negocios no tienen actividad o éste sea de poco volumen y que individualmente y en suma y no sean materiales para el Grupo y para la presentación razonable de su rentabilidad, liquidez y recursos de capital, y situación financiera, generalmente se valúan a costo amortizado en los Estados Financieros Consolidados.

Conversión de moneda extranjera
Los activos y pasivos de compañías extranjeras, en las que la moneda funcional no es el euro, se convierten a euros utilizando los tipos de cambio de cierre de período. Cualquier diferencia de conversión resultante se registra en otros ingresos integrales. Los componentes de capital se convierten utilizando tipos de cambio históricos. El Estado Consolidado de Resultados y el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo se convierten a euros utilizando tipos de cambio promedio durante los trimestres de los ejercicios fiscales respectivos

La tabla D. **06** muestra los tipos de cambio del dólar de EE. UU., el real de Brasil y el yen japonés– las divisas extranjeras más importantes para el Grupo Daimler Truck.

D.06

Tipos de cambio

	31 diciembre, 2023			31 diciembre, 2022		
	USD	BRL	JPY	USD	BRL	JPY
	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =
Primer trimestre	1.0730	5.5750	141.9800	1.1217	5.8696	130.4600
Segundo trimestre	1.0887	5.3859	149.7200	1.0647	5.2384	138.2100
Tercer trimestre	1.0884	5.3109	157.2500	1.0070	5.2834	139.1600
Cuarto trimestre	1.0751	5.3294	159.1200	1.0205	5.3700	144.2400
Tipo de cambio spot	1.1050	5.3618	156.3300	1.0666	5.6386	140.66

Hiperinflación
Para determinar si un país debe considerarse como en hiperinflación, el Grupo Daimler hace referencia a la lista publicada por el *International Practices Task Force* (IPTF) del *Center for Audit Quality* y otras publicaciones internacionales relevantes. Si un país está en hiperinflación, debe aplicarse la NIC 29 Informes Financieros en Economías Hiperinflacionarias desde el inicio del período respectivo de información, es decir, desde el 1º de enero del respectivo año de información.

Argentina y Turquía se clasifican como países hiperinflacionarios. Las actividades del Grupo Daimler Truck en ambos países se registran de conformidad con la NIC 29 si la divisa funcional es la divisa local. El impacto contable se incluye en utilidades retenidas dentro de la partida "Otras" del Estado Consolidado de Cambios en el Capital.

Registro de ingresos por ventas
Al vender vehículos nuevos y usados, refacciones y otros productos relacionados, por lo general se transfiere el control a los clientes al momento de la entrega. Por lo general, el pago por ventas de vehículos nuevos y usados, refacciones y productos relacionados vencen de inmediato o en el transcurso de un corto período de tiempo.

Los distribuidores pueden financiar su inventario vehicular a través de financiamiento de inventario de distribuidor proporcionado por Financial Services, tal como se describe en la Nota 35. **Información por Segmentos**. Adicionalmente, los clientes finales pueden obtener financiamiento en forma de préstamos vía Financial Services. Las cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con clientes finales y distribuidores se presentan en cuentas por cobrar por servicios financieros. La Nota 15 **Cuentas por cobrar por servicios financieros** ofrece más información.

El registro de ingresos por ventas de vehículos para los que el Grupo celebra obligación de recompra depende de la forma del acuerdo de recompra. Las explicaciones se incluyen en "Grupo Daimler Truck como arrendador".

Los acuerdos en los que el Grupo Daimler Truck garantiza a sus clientes un valor mínimo de venta que el cliente materializará al momento de la venta (garantía de valor residual) no limitan a los clientes en su capacidad de determinar el uso del activo y esencialmente obtener su beneficio restante. Al momento de la incepción de una venta con garantía de valor residual, los ingresos por ventas sobre esta deben registrarse, reducidos por el devengo necesario para el potencial pago de compensación al cliente.

De acuerdo con un contrato de maquila, el Grupo Daimler Truck vende activos a un tercero proveedor de servicios al que el Grupo Daimler Truck le recompra los productos fabricados cuando se concluye el trabajo asignado. Si la venta de los activos no va acompañada por la transferencia de control al tercero proveedor de servicios, no se registrarán ingresos por ventas de conformidad con la NIIF 15 – Ingresos por Ventas por Contratos con Clientes.

El Grupo ofrece garantías extendidas, cotizadas por separado, para ciertos productos, así como contratos de servicio y mantenimiento. Lo habitual para estos contratos es el pago por adelantado o el pago de parcialidades constantes durante la vigencia del contrato. Los ingresos por estos contratos se difieren al grado en que un cliente ha realizado un pago anticipado y, por lo general, se registran durante el período de contrato en proporción a los costos en los que se espera incurrir con base en información histórica. Una pérdida sobre estos contratos se registra en el período actual si la suma de los costos esperados por servicios pendientes de conformidad con el contrato es superior a los ingresos no recibidos. Por lo general, estos contratos se pagan por anticipado o en parcialidades iguales durante la vigencia del contrato.

En los acuerdos con múltiples elementos, por ejemplo, cuando se venden vehículos con programas de mantenimiento gratuito o a precio reducido; o servicios gratuitos en línea, el Grupo, por lo general, asigna los ingresos a los distintos elementos con base en sus precios estimados de venta individuales relativos. Para determinar los precios de venta individuales, el Grupo Daimler Truck utiliza primordialmente listas de precios considerando las reducciones promedio en precios otorgadas a sus clientes.

Los vehículos pueden, inicialmente, ser vendidos a distribuidores externos del Grupo. Posteriormente un cliente decide celebrar un contrato de arrendamiento con Financial Services en relación con dicho vehículo. Por lo tanto, el vehículo es vendido por el distribuidor externo al Grupo a Financial Services y se celebra un contrato de arrendamiento con el cliente. Cuando el control del vehículo es transferido al distribuidor externo al Grupo, el Grupo Daimler Truck registra el ingreso por la venta del vehículo.

El costo incremental de la obtención de contratos se registra como gasto al ser incurrido si el período de amortización no será superior a un año.

El Grupo Daimler Truck no ajusta el importe prometido de la contraprestación por los efectos de un componente importante de financiamiento si al momento de la entrada en vigor del contrato se espera que el período entre la transferencia de un bien o servicio prometido a un cliente y el pago por parte del cliente no será mayor a un año.

Los ingresos por ventas también incluyen ingresos por los negocios de renta y arrendamiento, así como intereses por negocios financieros en Financial Services. Los ingresos provenientes de arrendamientos operativos se registran con base en el método de línea recta durante los períodos de los contratos. Se generan ingresos sobre ventas al final de los contratos de arrendamiento por la subsiguiente venta de los vehículos. Los ingresos por ventas derivados de las cuentas por cobrar por servicios financieros se registran con el método de tasa de interés efectiva.

Dependiendo de distintas condiciones de mercado en países individuales, los respectivos ciclos de vida de producto y factores dependientes del producto, (tales como importes de descuentos ofrecidos por competidores, excedente de capacidad de producción industrial, intensidad de la competencia en el mercado, y demanda del producto por parte del consumidor), el Grupo Daimler Truck utiliza una variedad de programas de promoción de ventas. Estos programas incluyen incentivos financieros para distribuidores y clientes, así como subsidios de arrendamiento o créditos con tasas de intereses reducidas que se registran de la siguiente forma:

- Los ingresos por ventas se registran netos de reducciones de ventas como descuentos en efectivo e incentivos sobre ventas otorgados.
- Cuando se emiten préstamos por debajo de las tasas de mercado, las cuentas por cobrar relacionadas se registran a valor presente (utilizando tasas de mercado) y los ingresos se reducen por el incentivo de intereses otorgado.
- Si se acuerdan tarifas subsidiadas de arrendamiento en relación con arrendamientos financieros, los ingresos por la venta de un vehículo se reducen por el importe del incentivo de intereses otorgado.

Subsidios gubernamentales
Los subsidios gubernamentales relacionados con activos se deducen del valor en libros del activo y se registran en utilidades durante la vida de un activo depreciable como reducción del gasto de depreciación. Los subsidios gubernamentales que compensan al Grupo por gastos se registran en el Estado Consolidado de Resultados como otros ingresos de operación en el período en el que se compensaron e incurrieron los gastos.

Utilidad / Pérdida sobre inversiones registradas utilizando el Método de Participación, neta
Esta partida incluye la totalidad de los ingresos y gastos relacionados con inversiones registradas utilizando el método de participación. Además de las utilidades y pérdidas prorrateadas provenientes de inversiones financieras, también incluye utilidades y pérdidas resultantes de la venta de participación de capital o la revaluación de participaciones de capital posteriores a la pérdida de influencia significativa o control conjunto. Esta partida también incluye pérdidas y/o ganancias por deterioro por la reversión de dichos deterioros de inversiones registradas utilizando el método de participación.

Otros ingresos/gastos financieros, netos
La partida otros ingresos/gastos financieros, netos, incluye todos los ingresos y gastos relacionados con operaciones financieras que no se incluyen ni en la partida de ingresos por intereses ni en la partida de gastos por intereses y, que en el caso de Financial Services, tampoco se incluyen ni en ingresos ni en costos de ventas. Por ejemplo, en esta partida se registran los gastos por intereses compuestos de las provisiones para otros riesgos.

Adicionalmente, los ingresos y gastos por participaciones en el capital se incluyen en otros ingresos/gastos financieros, netos, en caso de que dichos ingresos o gastos no sean presentados en Utilidad/pérdida sobre inversiones registradas de acuerdo con el método de participación, neta.

Ingresos y gastos por intereses
Los ingresos y gastos por intereses incluyen los ingresos por intereses de las inversiones en valores, el efectivo y los equivalentes de efectivo, así como los gastos por intereses de pasivos. Adicionalmente, incluye los intereses y los cambios en el valor razonable relacionados con las actividades de cobertura de tasas de interés, así como los ingresos y gastos resultantes de la asignación de primas y descuentos. Los componentes de intereses de obligaciones por pensiones de prestaciones definidas y otras obligaciones similares, al igual que los activos del plan disponibles para cubrir estas obligaciones y los intereses sobre pagos complementarios del impuesto sobre la renta o reembolsos también se presentan en esta partida.

Para el segmento Financial Services, los ingresos y gastos por intereses y las utilidades o pérdidas por instrumentos financieros derivados relacionados con el negocio de servicios financieros, se informan partidas de ingresos por ventas y costos de ventas, respectivamente.

Impuesto sobre la renta
El Grupo ha determinado que los intereses y multas sobre el impuesto sobre la renta, incluyendo partidas inciertas del impuesto sobre la renta, no cumplen con la definición de impuesto sobre la renta y, por lo tanto, se registran de conformidad con la NIC 37 “Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes”.

Adicionalmente, el Grupo ha determinado que el límite mínimo global del impuesto, que será gravado a partir del 2024 de conformidad con las regulaciones Pilar Dos, como impuesto sobre la renta en el alcance de la NIC 12. El Grupo ha aplicado la liberación temporal obligatoria de la contabilidad de impuestos diferidos para los impactos del impuesto límite y cuentas como impuesto circulante al ser incurrido.

Activos intangibles
Los activos intangibles se valúan al costo de adquisición o fabricación menos la amortización acumulada. En caso de ser necesario, se registran las pérdidas por deterioro acumuladas.

Los costos de desarrollo de vehículos y componentes se registran siempre y cuando cumplan con los requisitos de capitalización establecidos por la NIC 38 “Activos Intangibles”. Los costos de desarrollo capitalizados incluyen los costos directos y los costos generales asignables, y se amortizan con el método de línea recta durante el ciclo de vida previsto del activo (en general, con un período máximo de amortización de diez años). Los costos de desarrollo capitalizados por los que los proyectos no han sido completados solo se deterioran si el proyecto es cancelado, o bien, como resultado de la prueba anual de deterioro, practicada a nivel CGU. La amortización de los costos de desarrollo capitalizados es un elemento de los costos de fabricación y se asigna a los vehículos y componentes por los cuales fueron generados. Cuando los inventarios o los vehículos se venden, estos se registran en el costo de ventas.

Otros activos intangibles con vidas útiles definidas, por lo general se amortizan con el método de línea recta durante su vida útil (de tres a diez años).

En caso de existir crédito mercantil en el curso de la adquisición de una compañía, se utiliza el método de crédito mercantil completo. No se registran participaciones minoritarias en la participación correspondiente de los activos netos identificables valuados a valor razonable.

Propiedades, plantas y equipo
Las propiedades, plantas y equipo se valúan al costo de adquisición o de fabricación menos la depreciación acumulada. De ser necesario, se registran las pérdidas por deterioro acumuladas.

Los costos de equipo e instalaciones producidos internamente incluyen todos los costos directos individuales y costos generales atribuibles proporcionalmente.

Las propiedades, plantas y equipo se deprecian durante las vidas útiles, como se muestra en la tabla D. **07**.

Dependiendo de distintas condiciones de mercado en países individuales, los respectivos ciclos de vida de producto y factores dependientes del producto, (tales como importes de descuentos ofrecidos por competidores, excedente de capacidad de producción industrial, intensidad de la competencia en el mercado, y demanda del producto por parte del consumidor), el Grupo Daimler Truck utiliza una variedad de programas de promoción de ventas. Estos programas incluyen incentivos financieros para distribuidores y clientes, así como subsidios de arrendamiento o créditos con tasas de intereses reducidas que se registran de la siguiente forma:

- Los ingresos por ventas se registran netos de reducciones de ventas como descuentos en efectivo e incentivos sobre ventas otorgados.

- Cuando se emiten préstamos por debajo de las tasas de mercado, las cuentas por cobrar relacionadas se registran a valor presente (utilizando tasas de mercado) y los ingresos se reducen por el incentivo de intereses otorgado.

- Si se acuerdan tarifas subsidiadas de arrendamiento en relación con arrendamientos financieros, los ingresos por la venta de un vehículo se reducen por el importe del incentivo de intereses otorgado.

Subsidios gubernamentales
Los subsidios gubernamentales relacionados con activos se deducen del valor en libros del activo y se registran en utilidades durante la vida de un activo depreciable como reducción del gasto de depreciación. Los subsidios gubernamentales que compensan al Grupo por gastos se registran en el Estado Consolidado de Resultados como otros ingresos de operación en el período en el que se compensaron e incurrieron los gastos.

Utilidad / Pérdida sobre inversiones registradas utilizando el Método de Participación, neta
Esta partida incluye la totalidad de los ingresos y gastos relacionados con inversiones registradas utilizando el método de participación. Además de las utilidades y pérdidas prorrateadas provenientes de inversiones financieras, también incluye utilidades y pérdidas resultantes de la venta de participación de capital o la revaluación de participaciones de capital posteriores a la pérdida de influencia significativa o control conjunto. Esta partida también incluye pérdidas y/o ganancias por deterioro por la reversión de dichos deterioros de inversiones registradas utilizando el método de participación.

Otros ingresos/gastos financieros, netos
La partida otros ingresos/gastos financieros, netos, incluye todos los ingresos y gastos relacionados con operaciones financieras que no se incluyen ni en la partida de ingresos por intereses ni en la partida de gastos por intereses y, que en el caso de Financial Services, tampoco se incluyen ni en ingresos ni en costos de ventas. Por ejemplo, en esta partida se registran los gastos por intereses compuestos de las provisiones para otros riesgos.

Adicionalmente, los ingresos y gastos por participaciones en el capital se incluyen en otros ingresos/gastos financieros, netos, en caso de que dichos ingresos o gastos no sean presentados en Utilidad/pérdida sobre inversiones registradas de acuerdo con el método de participación, neta.

Ingresos y gastos por intereses
Los ingresos y gastos por intereses incluyen los ingresos por intereses de las inversiones en valores, el efectivo y los equivalentes de efectivo, así como los gastos por intereses de pasivos. Adicionalmente, incluye los intereses y los cambios en el valor razonable relacionados con las actividades de cobertura de tasas de interés, así como los ingresos y gastos resultantes de la asignación de primas y descuentos. Los componentes de intereses de obligaciones por pensiones de prestaciones definidas y otras obligaciones similares, al igual que los activos del plan disponibles para cubrir estas obligaciones y los intereses sobre pagos complementarios del impuesto sobre la renta o reembolsos también se presentan en esta partida.

Para el segmento Financial Services, los ingresos y gastos por intereses y las utilidades o pérdidas por instrumentos financieros derivados relacionados con el negocio de servicios financieros, se informan partidas de ingresos por ventas y costos de ventas, respectivamente.

Impuesto sobre la renta
El Grupo ha determinado que los intereses y multas sobre el impuesto sobre la renta, incluyendo partidas inciertas del impuesto sobre la renta, no cumplen con la definición de impuesto sobre la renta y, por lo tanto, se registran de conformidad con la NIC 37 “Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes”.

Adicionalmente, el Grupo ha determinado que el límite mínimo global del impuesto, que será gravado a partir del 2024 de conformidad con las regulaciones Pilar Dos, como impuesto sobre la renta en el alcance de la NIC 12. El Grupo ha aplicado la liberación temporal obligatoria de la contabilidad de impuestos diferidos para los impactos del impuesto límite y cuentas como impuesto circulante al ser incurrido.

Activos intangibles
Los activos intangibles se valúan al costo de adquisición o fabricación menos la amortización acumulada. En caso de ser necesario, se registran las pérdidas por deterioro acumuladas.

Los costos de desarrollo de vehículos y componentes se registran siempre y cuando cumplan con los requisitos de capitalización establecidos por la NIC 38 “Activos Intangibles”. Los costos de desarrollo capitalizados incluyen los costos directos y los costos generales asignables, y se amortizan con el método de línea recta durante el ciclo de vida previsto del activo (en general, con un período máximo de amortización de diez años). Los costos de desarrollo capitalizados por los que los proyectos no han sido completados solo se deterioran si el proyecto es cancelado, o bien, como resultado de la prueba anual de deterioro, practicada a nivel CGU. La amortización de los costos de desarrollo capitalizados es un elemento de los costos de fabricación y se asigna a los vehículos y componentes por los cuales fueron generados. Cuando los inventarios o los vehículos se venden, estos se registran en el costo de ventas.

Otros activos intangibles con vidas útiles definidas, por lo general se amortizan con el método de línea recta durante su vida útil (de tres a diez años).

En caso de existir crédito mercantil en el curso de la adquisición de una compañía, se utiliza el método de crédito mercantil completo. No se registran participaciones minoritarias en la participación correspondiente de los activos netos identificables valuados a valor razonable.

Propiedades, plantas y equipo
Las propiedades, plantas y equipo se valúan al costo de adquisición o de fabricación menos la depreciación acumulada. De ser necesario, se registran las pérdidas por deterioro acumuladas.

Los costos de equipo e instalaciones producidos internamente incluyen todos los costos directos individuales y costos generales atribuibles proporcionalmente.

Las propiedades, plantas y equipo se deprecian durante las vidas útiles, como se muestra en la tabla D. **07**.

D.07

Vidas útiles de propiedades, plantas y equipo

Construcciones[1]	10 a 50 años
Mejoras a arrendamientos	Período del arrendamiento
Equipo y maquinaria técnicos	5 a 25 años
Otros equipos, equipo de fábrica y oficina	3 a 30 años

1 Las construcciones incluyen las mejoras relacionadas.

Arrendamiento

El Grupo Daimler Truck como arrendatario
El Grupo Daimler Truck, como arrendatario registra, por lo general, todos activos por derecho de uso de contratos de arrendamiento, así como los pasivos por arrendamientos en relación con los pagos pendientes por arrendamiento. Los activos por derechos de uso se registran en propiedades, plantas y equipo y los pasivos por arrendamiento en pasivos por financiamiento. Sin embargo, de conformidad con la NIIF 16 "Arrendamientos", un arrendatario pude elegir, para arrendamientos con un período de arrendamiento de doce meses o menos (arrendamientos de corto plazo) y para arrendamientos para los que el activo subyacente es de poco valor, no registrar un activo de derecho de uso y un pasivo por arrendamiento. El Grupo Daimler Truck aplica ambas exenciones de registro. Los pagos por arrendamiento relacionados con esos arrendamientos se registran, por lo general, como un gasto en base de línea recta sobre el período del arrendamiento.

Para contratos que incluyen componentes distintos al arrendamiento además de componentes de arrendamiento, la opción de no separar estos componentes se utiliza, por lo general, en relación con los pagos relevantes de arrendamiento-

El Grupo Daimler Truck por lo general usa su tasa incremental de empréstito para descontar pagos por arrendamiento. Esta tasa incremental de empréstitos como tasa de interés ajustada al riesgo se deriva para vigencias y divisas específicas. La diferencia en relación con las distintas programaciones de pago de las tasas de interés de referencia (bonos bullet) y arrendamientos (anualidad) se considera por medio de un ajuste a la duración.

De conformidad con la NIIF 16, la depreciación de activos de derecho de uso se registra en costos de operación. Los intereses pagaderos sobre el pasivo por arrendamiento son un componente de gastos por intereses.

Un número de arrendamientos, específicamente de bienes inmuebles, contienen estipulaciones de prórroga y terminación. Al determinar la vigencia del arrendamiento, todos los hechos y las circunstancias que indican un incentivo económico para ejercer la prórroga o para no ejercer las opciones de terminación se consideran. En la determinación de la vigencia del arrendamiento, esas opciones solo se consideran si son lo suficientemente ciertas.

El Grupo Daimler Truck como arrendador
Con base en los riesgos y recompensas relacionados con un activo en arrendamiento, se evalúa si la titularidad económica del activo en arrendamiento es transferida al arrendatario (llamados arrendamientos financieros) o si continúa siendo del arrendador (llamados arrendamientos operativos).

Los arrendamientos operativos, es decir, mediante los cuales la titularidad del vehículo continúa siendo del Grupo Daimler Truck; están relacionados con vehículos que el Grupo produce y arrienda a terceros. Adicionalmente, es posible que un arrendamiento operativo deba ser reportado con ventas de vehículos para las que el Grupo celebra una obligación de recompra:

- Las ventas de vehículos por los cuales el Grupo Daimler Truck está obligado a la recompra del vehículo en un futuro se contabilizan como como arrendamientos operativos. Esto también resulta aplicable para una opción de compra que únicamente confiera al Grupo Daimler Truck el derecho de recompra del activo.

- Las ventas de vehículos que incluyen una opción de venta (la obligación de una entidad de recompra del activo a solicitud del cliente), se registran como arrendamientos operativos en caso de que el cliente tenga un incentivo económico importante para ejercer ese derecho. De lo contrario, se reporta una venta con derecho de devolución. El Grupo Daimler Truck considera diversos factores al evaluar si el cliente tiene un incentivo económico importante para ejercer su derecho. Estas incluyen la relación entre el precio de recompra y el valor futuro de mercado esperado al momento de la recompra del activo, o tasas de retorno históricas.

Como parte del proceso establecido de gestión del valor residual, especialmente en el caso de los contratos de arrendamiento operativo, periódicamente se hacen ciertas suposiciones a nivel local y corporativo sobre el nivel esperado de precios, sobre la base de las cuales se evalúan los automóviles que se devolverán en el negocio de arrendamiento. Si el comportamiento cambiante del mercado provoca una desviación negativa de las hipótesis, existe el riesgo de que el valor residual de los automóviles usados sea inferior.

Dependiendo de la región y de la situación actual del mercado, las medidas de mitigación de riesgos que se adoptan generalmente incluyen la vigilancia continua del mercado, así como, de ser necesario, estrategias de fijación de precios o medidas de promoción de ventas diseñadas para regular los inventarios de vehículos. La calidad de los pronósticos del mercado se verifica mediante comparaciones periódicas de fuentes internas y externas y, de ser necesario, la determinación de los valores residuales se ajusta y se perfecciona en lo que respecta a los métodos, procesos y sistemas.

En caso de contabilizarse como arrendamiento operativo, estos vehículos se capitalizan a costo (depreciado) de producción bajo equipo en arrendamiento y se deprecian a lo largo del plazo del contrato con base en el método de línea recta tomando en consideración los valores residuales esperados. Los cambios en los valores residuales esperados resultan, o bien en ajustes prospectivos de la programación de depreciación o en una pérdida por deterioro, en caso de ser necesario. Los vehículos son asignados al segmento que cubre, de forma sustancial, todos los riesgos de valor residual.

Los arrendamientos operativos también están relacionados con vehículos, primordialmente productos del Grupo que Financial Services adquiere de distribuidores externos al Grupo u otros terceros y que arrenda a usuarios finales. Estos vehículos se presentan a costo (amortizado) de adquisición bajo equipo en arrendamiento en el segmento Financial Services. En caso de que estos vehículos sean productos del Grupo y que estén subsidiados, los subsidios se deducen del costo de adquisición. Una vez que se reciban ingresos por la venta a distribuidores independientes, estos productos del Grupo generan ingresos por pagos de arrendamiento y la subsiguiente reventa con base en los contratos de arrendamiento por separado. Los ingresos por ventas recibidos por la venta de productos del Grupo a los distribuidores son calculados por el Grupo como de igual magnitud que la adición a equipo en arrendamiento en Financial Services. En 2023, las adiciones a equipo en arrendamiento en Financial Services por estos vehículos fueron por € 484 millones (2022: € 868 millones).

En el caso de arrendamientos financieros, el Grupo presenta las cuentas por cobrar por un importe que corresponde a la inversión neta de los contratos de arrendamiento en cuentas por cobrar por servicios financieros. La inversión neta de un contrato de arrendamiento es la inversión bruta (pagos futuros de arrendamiento y valor residual no garantizado) descontada a la tasa de interés en la que está basado el contrato de arrendamiento.

Inversiones registradas de acuerdo con el método de participación
En la fecha de adquisición, se determina y registra una diferencia positiva entre el costo de adquisición y la participación del Grupo Daimler Truck en los valores razonables de activos y pasivos identificables de la compañía asociada o negocio conjunto, como crédito mercantil nivel inversionista.

El crédito mercantil se incluye en el valor en libros de la inversión registrada de acuerdo con el método de participación. En caso de que una participación de capital en una compañía asociada se incremente sin ningún cambio en la influencia significativa, se determina el crédito mercantil únicamente para la participación adicionalmente adquirida; la inversión anterior no se revalúa a valor razonable.

El Grupo Daimler Truck examina en cada fecha de cierre del ejercicio si existen indicios objetivos de deterioro o de reversión del deterioro de las inversiones contabilizadas según el método de la participación. Si existen tales indicios, el Grupo determina la pérdida o reversión de valor que debe reconocerse. Si el valor contable supera el importe recuperable de una inversión, el valor contable se reduce hasta el importe recuperable. El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor de uso. Se realiza una reversión de la pérdida de valor si existen pruebas objetivas de una reversión de la pérdida de valor. Si se realiza tal evaluación, se vuelve a calcular el importe recuperable. La reversión de la pérdida de valor se reconoce en la medida en que el importe recuperable haya aumentado con posterioridad a la pérdida de valor y se limita al importe por el que se ha deteriorado un activo.

Las utilidades o pérdidas (a ser eliminadas) por transacciones con compañías registradas de acuerdo con el método de participación, se registran a través de resultados con los ajustes correspondientes a los valores en libros de las inversiones. Las utilidades o pérdidas por la aportación de participaciones en subsidiarias a inversiones registradas utilizando el método de participación también están incluidas en la eliminación de utilidades y pérdidas intercompañía.

Deterioro de activos no circulantes, no financieros

Al 31 de diciembre de 2023, el Grupo Daimler Truck evaluó si existía algún indicio de que un activo pueda estar deteriorado o si existe indicio de que pueda revertirse una pérdida por deterioro previamente registrada. En caso de existir un indicio de este tipo, el Grupo Daimler Truck estima el valor de recuperación del activo. El valor de recuperación se determina para cada activo individual salvo cuando el activo genere entradas de efectivo que no dependan en gran medida de las generadas por otros activos o grupos de activos (unidades generadoras de efectivo o GCU, por sus siglas en inglés).

Se lleva a cabo una valoración de los activos distintos al crédito mercantil en cada fecha del informe con relación a si existe indicación de que las pérdidas por deterioro previamente registrada ya no existen o pueden revertirse.

Si este es el caso, se registra una reversión parcial o total del deterioro, de esa manera se incrementa el valor contable hasta el importe de recuperación. Sin embargo, el mayor valor contable puede no exceder el valor contable que se habría determinado (neto de depreciación) en caso de no haberse registrado ninguna pérdida por deterior en los años anteriores.

El crédito mercantil y otros activos intangibles con vida útil indefinida, así como los costos de desarrollo por los que los proyectos aún no se han completado se someten, anualmente por lo menos, a pruebas de deterioro. Esto ocurre a nivel de unidades generadores de efectivo. En caso de que el valor en libros de algún activo o de alguna unidad generadora de efectivo exceda el valor de recuperación, se registra una pérdida por deterioro equivalente a dicha diferencia.

El valor de recuperación es, lo que resulte mayor entre el valor razonable menos los costos de venta y el valor en uso. En el caso de las unidades generadoras de efectivo, el Grupo Daimler Truck determina, en un primer paso, el valor de recuperación respectivo como el valor en uso y lo compara con su respectivo valor en libros (incluyendo el crédito mercantil). Si el valor en uso es menor al valor en libros, se calcula también el valor razonable menos los cotos de venta para determinar el importe de recuperación.

Las unidades generadoras de efectivo del Grupo Daimler Truck que fueron sometidas a pruebas por deterioro fueron Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses y Financial Services. El segmento Trucks Asia está integrado por la CGU Trucks Asia, y la inversión registrada con el método de participación en Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (“BFDA”) (no parte de la CGU Trucks Asia), referirse a la Nota 14. **Inversiones registradas utilizando el método de participación**. TORC Robotics, Inc. (TORC) se presenta en la reconciliación en el segmento de información como CGU adicional.

El valor en uso se mide descontando los flujos de efectivo futuros esperados provenientes del uso continuo de las unidades generadoras de efectivo utilizando una tasa de interés ajustada al riesgo. Los flujos de efectivo futuros se determinan sobre la base del plan de largo plazo aprobado por la administración en la fecha en que se realiza la prueba de deterioro. Como regla general, el período de planificación detallado utilizado para la prueba de deterioro cubre cinco años. Para tener en cuenta la ampliación del producto innovador de TORC, se determinó para esta CGU un período de planificación detallado ampliado en cuatro años. Los cálculos del valor terminal se basan en un estado estacionario. La planificación se basa en las expectativas con respecto a las futuras cuotas de mercado, el desarrollo general de los respectivos mercados y la rentabilidad de los productos, teniendo en cuenta la transformación del negocio de vehículos comerciales.

El cambio de proyectos de desarrollo de motores de combustión a vehículos de cero emisiones está fuertemente influenciado no sólo por la cambiante demanda de los clientes sino también por los avances tecnológicos y de infraestructura, así como por las regulaciones sobre emisiones. Se prueba la razonabilidad de los supuestos utilizados para la planificación utilizando tanto desarrollos históricos como fuentes externas de información (incluidos estudios de mercado). Los efectos de la NIIF 16 (Contabilidad del Arrendatario) se tienen en cuenta consistentemente en el cálculo del valor en uso y en la medición de los activos netos.

Las tasas de descuento se determinan sobre la base del modelo de valoración de activos de capital (CAPM), teniendo en cuenta las expectativas actuales del mercado. Al calcular la tasa de interés ajustada al riesgo para propósitos de pruebas de deterioro, se utiliza información específica del grupo de pares para factores beta, datos de estructura de capital y costo de la deuda. Los períodos no cubiertos por la previsión se tienen en cuenta reconociendo un valor residual (valor terminal), que no incluye ninguna tasa de crecimiento

Además, se realizan varios análisis de sensibilidad. Los análisis de sensibilidad se basan en supuestos sobre el desarrollo esperado del negocio, los cuales se basan en los hechos y circunstancias prevalecientes al momento de la preparación de los Estados Financieros Consolidados, así como en supuestos realistas sobre el desarrollo futuro de los negocios globales y específicos de la industria. ambiente. Toda la industria de vehículos comerciales está sujeta a fluctuaciones cíclicas y reacciona de manera diferente según la región y el sector. Este hecho se tiene en cuenta mediante el uso de un enfoque conservador para todas las CGU de vehículos. Los valores reales pueden desviarse de los valores estimados debido a cambios desfavorables en estas condiciones subyacentes que se desvían de los supuestos y están fuera del control del Consejo de Administración.

Inventarios

Los inventarios se valúan al costo de adquisición o costo de fabricación o al valor neto de realización, lo que resulte menor. El valor neto de realización es el precio de venta esperado menos los costos estimados de finalización y costos estimados de venta. El costo de adquisición o fabricación de los inventarios, generalmente se basa en el método de identificación específico e incluye los costos incurridos en la adquisición de inventarios, transportación a su ubicación y condición actuales. Los costos de adquisición o fabricación para un gran número de inventarios que son intercambiables se asignan usando la fórmula de costo promedio.

Instrumentos financieros

Registro
Los instrumentos financieros se registran inicialmente a valor razonable. Los costos de transacción directamente atribuibles se consideran para instrumentos financieros no valuados a valor razonable a través de resultados. E**n el caso de adquisiciones o ventas habituales, el** Grupo Daimler Truck utiliza la fecha de transacción como la fecha del registro o baja.

Valuación
Categorización de activos financieros.

La valuación subsiguiente de activos financieros se determina de conformidad con las tres categorías de valuación siguientes:

- a costos amortizados
- a valor razonable a través de otros ingresos integrales
- a valor razonable a través de resultados

La cesión de la categoría de valuación respectiva se basa en una decisión de clasificación al momento de la adquisición. El modelo de negocios y las características de los flujos de efectivo contractuales son dos criterios clave.

Activos financieros a costo amortizado.
Esta categoría de valuación incluye, entre otras cosas, cuentas por cobrar por servicios financieros, cuentas por cobrar comerciales y efectivo y equivalentes de efectivo. Se mantienen con el objetivo de recaudar los flujos de efectivo acordados contractualmente y tienen pagos contractuales que representan únicamente pagos de intereses y principal sobre el importe nominal pendiente (criterio SPPI).

El efectivo y equivalentes de efectivo consisten principalmente en efectivo en caja, cheques y depósitos a la vista en bancos, así como instrumentos de deuda y certificados de depósito con un plazo remanente en el momento de su adquisición de hasta tres meses, que no están sujetos a fluctuaciones importantes de su valor. El efectivo y equivalentes de efectivo corresponden a la clasificación del Estado Consolidado de Flujos de Efectivo.

Activos financieros a valor razonable a través de otros resultados integrales.
Esta categoría de valuación incluye los activos financieros que se mantienen con el objetivo de recaudar los flujos de efectivo acordados contractualmente, así como realizar ventas de activos financieros y que cumplen con el criterio SPPI de acuerdo con la NIIF 9 “Instrumentos Financieros”.

Estos incluyen, entre otros, instrumentos de la partida títulos de deuda negociables e inversiones similares que se mantienen con fines de gestión de liquidez.

Esta categoría también incluye instrumentos de capital seleccionados que no se mantienen con fines de negociación y para los cuales se ejerció la opción de reconocer cambios en el valor razonable sin afectar las utilidades o pérdidas.

Activos financieros a valor razonable a través de resultados.
Esta categoría de valuación incluye los activos financieros que, o bien entran en la definición de un derivado de conformidad con la NIIF 9 o no cumplen con los criterios de la SPPI. Estos incluyen instrumentos en la partida instrumentos de deuda negociables e inversiones similares, instrumento de capital y deuda y otros activos financieros.

Deterioro de activos financieros
La determinación de si un activo financiero ha experimentado un aumento significativo del riesgo crediticio se basa en una evaluación de la probabilidad de incumplimiento, que se realiza al menos trimestralmente, incorporando información externa de calificación crediticia, así como información interna sobre la calidad crediticia del activo financiero. activo. Para los instrumentos de deuda que no son cuentas por cobrar de servicios financieros, se evalúa un aumento significativo del riesgo crediticio, principalmente con base en información vencida o en la probabilidad de incumplimiento.

La evidencia objetiva de un activo financiero con deterioro crediticio incluye 91 días de vencimiento y otra información sobre dificultades financieras importantes del prestatario.

Para las cuentas por cobrar comerciales, se aplica el enfoque simplificado mediante el cual todas las cuentas por cobrar comerciales se asignan inicialmente a la etapa 2. Por lo tanto, no es necesaria la determinación de aumentos significativos en el riesgo crediticio.

El grupo Daimler Truck aplica la excepción de bajo riesgo crediticio a la asignación a plazos de instrumentos de deuda cotizados con calificación de grado de inversión. Estos instrumentos de deuda siempre se asignan a la etapa 1.

Para las cuentas por cobrar de servicios financieros, las pérdidas crediticias esperadas se calculan utilizando un modelo estadístico que incorpora tres parámetros de riesgo principales: probabilidad de incumplimiento, pérdida en caso de incumplimiento y exposición en caso de incumplimiento. La estimación de estos parámetros de riesgo incorpora toda la información relevante disponible, no solo datos de pérdidas históricos y actuales, sino también información prospectiva razonable y sustentable.

Esta información incluye factores macroeconómicos (por ejemplo, crecimiento del producto interno bruto, tasa de desempleo, índice de desempeño de costos) y pronósticos de condiciones económicas futuras. Para las cuentas por cobrar de servicios financieros, estas previsiones se determinan mediante un análisis de escenarios (escenario base, escenario optimista y pesimista). El importe del deterioro de las cuentas por cobrar comerciales se determina predominantemente de forma colectiva.

Para obtener información sobre la medición de las pérdidas crediticias esperadas, consulte la Nota 34**. Gestión de riesgos financieros**.

Un instrumento financiero se da de baja en cuentas si se puede suponer razonablemente que un activo financiero no puede realizarse total o parcialmente, es decir, si la garantía ya no está disponible y no se esperan más pagos del cliente una vez finalizados los procedimientos de insolvencia o las decisiones judiciales, por ejemplo.

Se espera que las modificaciones materiales de las cuentas por cobrar por servicios financieros sólo puedan ocurrir en casos excepcionales y en un grado inmaterial.

Categorización de pasivos financieros
La valuación subsiguiente de pasivos financieros se determina de conformidad con las dos categorías de valuación que se enumeran a continuación:
- a costos amortizados
- a valor razonable a través de resultados.

En principio, todos los pasivos financieros del grupo Daimler Truck se valúan a costos amortizados. Una excepción son los pasivos financieros derivados y los instrumentos con opción de venta que se explican a continuación.

El Grupo participa en acuerdos de factoraje inverso según los cuales los proveedores pueden optar por recibir pagos anticipados de instituciones financieras y bancos externos vendiendo sus cuentas por cobrar del Grupo a un factor. El grupo Daimler Truck clasifica los pasivos financieros elegibles para acuerdos de factoraje inverso como cuentas por pagar comerciales, ya que las obligaciones de pago por bienes o servicios son facturadas por un proveedor. Daimler Truck considera las cuentas por pagar comerciales como parte del capital de trabajo. En general, las cuentas por pagar comerciales tienen un vencimiento original inferior a 12 meses. Los pagos relacionados se incluyen en los flujos de efectivo de las actividades operativas, ya que siguen siendo de naturaleza operativa.

Pasivos financieros valuados a su costo amortizado.
Las participaciones minoritarias de Mercedes-Benz Grund Services GmbH en Daimler Truck Grundstückverwaltung GmbH & Co. OHGs (1-4) y en Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG se contabilizan en pasivos financieros registrados a costo amortizado. Estas participaciones minoritarias se clasifican como instrumentos con opción de venta porque el accionista minoritario, Mercedes-Benz Grund Services GmbH (consulte la Nota 25. **Pasivos por financiamiento**), tiene el derecho de rescindir y devolver su participación a cambio de una indemnización por despido. Por lo tanto, las participaciones minoritarias se contabilizan como pasivos financieros de acuerdo con la NIC 32 "Instrumentos Financieros: Presentación". Después del registro inicial, los pasivos financieros se miden posteriormente al costo amortizado utilizando el método de interés efectivo. La valuación de los instrumentos con opción de venta en sociedades comerciales inmobiliarias es igual al valor presente del monto de la redención en caso de terminación de la participación accionaria.

Pasivos financieros a valor razonable a través de resultados.
Los pasivos financieros a valor razonable a través de resultados incluyen pasivos financieros derivados.

Determinación del valor razonable
Activos y pasivos financieros valuados a costos amortizados
Los valores razonables de las cuentas por cobrar por servicios financieros con tasas de interés variables se estiman iguales a sus respectivos valores en libros, debido a que las tasas de interés pactadas y las disponibles en el mercado no difieren significativamente. Los valores razonables de las cuentas por cobrar por servicios financieros con tasas de interés fijas se determinan sobre la base de flujos de efectivo futuros esperados descontados.

El descuento se basa en las tasas de interés actuales a las que se podrían haber obtenido préstamos similares con términos idénticos al 31 de diciembre de 2023 y al 31 de diciembre de 2022.

Los valores razonables de préstamos, papeles comerciales, pagarés/bonos y pasivos de transacciones ABS reportados como pasivos financieros se calculan como los valores presentes de los flujos de efectivo futuros estimados, teniendo en cuenta las primas de crédito y los riesgos crediticios. Para el descuento se utilizan tasas de interés de mercado para los plazos apropiados. Los valores razonables de los instrumentos con opción de venta en sociedades inmobiliarias comerciales son aproximadamente iguales a los valores en libros.

Para las cuentas por cobrar y pasivos circulantes, se supone que los valores razonables son iguales a los valores en libros debido a los plazos cortos y al riesgo crediticio fundamentalmente menor de estos instrumentos financieros. Estas incluyen cuentas por cobrar y por pagar comerciales valuadas a costos amortizados, otros activos y pasivos financieros, efectivo y equivalentes de efectivo, inversiones similares y obligaciones derivadas de transacciones de venta.

Activos y pasivos financieros medidos a valor razonable
Los títulos de deuda negociables y los instrumentos de capital reconocidos a valor razonable se valuaron utilizando los precios de mercado cotizados al final del período sobre el que se informa. Si los precios de mercado cotizados no están disponibles para instrumentos de deuda y capital individuales, la valuación del valor razonable se basa en parámetros para los cuales los precios de cotización derivados directa o indirectamente están disponibles en un mercado activo. Los valores razonables se calculan utilizando modelos matemáticos financieros reconocidos, tales como modelos de flujos de efectivo descontados o modelos multiplicadores. Los títulos de deuda negociables valuados a valor razonable con cambios en resultados solo incluyen fondos del mercado de dinero.

Los instrumentos financieros derivados que no se incluyen en la contabilidad de coberturas se reportan en las partidas de otros activos o pasivos financieros. El valor razonable de los derivados cotizados es igual a su valor de mercado positivo o negativo.

Si no hay valores de mercado disponibles, estos se calculan utilizando modelos de valuación financiera estándar, como flujos de efectivo descontados o modelos de fijación de precios de opciones. El procedimiento es el siguiente:

- Para los swaps de tasas de interés de divisas cruzadas y los instrumentos de cobertura de tasas de interés (por ejemplo, swaps de tasas de interés), los valores razonables se calculan sobre la base de flujos de efectivo futuros estimados y descontados, teniendo en cuenta las primas de crédito y los riesgos de impago. Se utilizaron las tasas de interés de mercado aplicables a los restantes plazos de los instrumentos financieros.
- Para los forwards de divisas, la valuación se basa en las curvas forward cotizadas en el mercado.
- Para los contratos de compra de energía, la valuación se basa en el modelo de flujo de efectivo descontado, donde se utilizan precios observables del mercado de valores y otros datos fundamentales.

Contabilidad de coberturas
El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para cobertura contra riesgos financieros que resultan de sus actividades de operación y de financiamiento o gestión de la liquidez. Se crean relaciones de cobertura para riesgos de divisa y tasas de interés.

Las coberturas en las que los efectos de valuación de las transacciones de cobertura subyacentes se compensan en gran medida entre sí en el Estado Consolidado de Resultados, por lo general no se incluyen en la contabilidad de coberturas.

Los instrumentos derivados que ya no o que no se incluyen en la contabilidad de coberturas continúan cubriendo riesgos financieros por el negocio de operaciones. El instrumento de cobertura se termina cuando ya no existe la transacción subyacente o cuando ya no se espera.

Si se cumplen los requisitos relativos al registro de coberturas de la NIIF 9 (contabilidad de coberturas), el Grupo Daimler Truck designa y documenta la relación de cobertura, a partir de este punto, como cobertura de valor razonable o como cobertura de flujos de efectivo.

Las coberturas de flujos de efectivo se designan en relación con la cobertura de riesgos de divisas y tasas de interés. Las transacciones de cobertura subyacentes representan transacciones esperadas con gran probabilidad en el caso de riesgos de divisas y pasivos financieros de intereses variables en el caso de riesgos de tasas de interés.

Las coberturas de valor razonable se designan en relación con la cobertura de riesgos de tasas de interés. Las transacciones garantizadas subyacentes son pasivos financieros de intereses fijos.

La efectividad de la cobertura se evalúa al inicio y durante la relación de cobertura. El método de calce de términos críticos se utiliza para medir prospectivamente la eficacia de las coberturas de riesgo de divisas, mientras que el análisis de regresión se utiliza para la cobertura de riesgos de tasas de interés.

Si se toma la opción de excluir el elemento forward o el componente del diferencial de base cruzada de la relación de cobertura, se difieren como costos de cobertura en otros ingresos integrales.

La Nota 34 **Gestión de riesgos financieros** contiene más información sobre la cobertura de divisas y los riesgos de tasas de interés.

Pensiones y obligaciones similares
El saldo de planes de prestaciones definidas de pensiones y otras obligaciones por prestaciones posteriores al retiro y activos del plan (obligación de pensión neta o activos de pensión netos), devengan intereses a la tasa de descuento utilizada como base para la valuación de la obligación de pensión bruta. El gasto o ingreso por intereses neto resultante se registra en resultados bajo gasto por intereses o ingreso por intereses en el Estado Consolidado de Resultados. Los otros gastos resultantes de obligaciones de pensiones y otras obligaciones de prestaciones de pensiones similares, que principalmente resultan de derechos adquiridos durante el año bajo revisión, se registran en los gastos de operación en el Estado Consolidado de Resultados.

Los factores de descuento utilizados en el cálculo de los valores presentes de las obligaciones por prestaciones definidas de pensiones deberán determinarse – con vencimientos y divisas igualando los pagos de pensiones - haciendo referencia a los rendimientos del mercado al final del período de informe sobre bonos corporativos de alta calidad en los respectivos mercados. En el caso de vencimientos a muy largo plazo, no existen bonos corporativos de alta calidad disponibles como referencia. Los factores de descuento respectivos se estiman extrapolando las tasas de mercado actuales a lo largo de la curva de rendimiento.

Provisiones para otros riesgos
Se registra una provisión por garantías cuando se vende un producto o cuando se inicia un nuevo programa de garantía. La valuación del os costos de garantía se basa principalmente en la experiencia histórica.

Las provisiones para reestructuración se establecen en relación con programas que cambian significativamente el alcance del negocio que realiza un segmento o unidad de negocio o la forma en la que el negocio se realiza. En la mayoría de los casos, los gastos de reestructuración incluyen pagos de prestaciones por terminación y pagos de compensaciones por la terminación de contratos con proveedores y distribuidores. Las provisiones de reestructuración se registran una vez que el Grupo cuente con un plan formal detallado cuya implementación haya sido iniciada o anunciada.

Pasivos por reembolsos y contractuales
*Pasivos contractual*es.
El Grupo Daimler Truck registra un pasivo contractual para la obligación de transferir bienes o servicios a un cliente por los que el Grupo Daimler Truck ha recibido (o recibirá) contraprestación por parte del cliente.

Los pasivos contractuales ocurren en el Grupo Daimler Truck especialmente por contratos de servicios y mantenimiento prepagados y garantías extendidas.

Pasivos por reembolso.
Un pasivo por reembolso ocurre si el Grupo Daimler Truck recibe contraprestación de un cliente y espera reembolsar parte o la totalidad de esa contraprestación al cliente. Un pasivo por reembolso se registra al importe de la contraprestación recibida por la que el Grupo Daimler Truck no espera tener derechos y, por lo tanto, no se incluye en el precio de transacción.

Los pasivos por reembolso ocurren en el Grupo Daimler Truck especialmente en las siguientes circunstancias:

- Obligaciones de transacciones de ventas (especialmente bonos de desempeño, descuentos y otras concesiones sobre precios) en el ámbito de la NIIF 15, y
- Ventas con derecho de devolución o garantías de valor residual.

Pagos basados en acciones
Los pagos basados en acciones comprenden las adjudicaciones de pasivos liquidados en efectivo.

Los planes de remuneración basados en pasivos se miden a su valor razonable en cada fecha del balance hasta su liquidación y la obligación se reconoce como una provisión considerando el período de consolidación. La utilidad o pérdida del período es igual a la adición a y/o la reversión de la provisión durante el período del informe y el equivalente de dividendos pagados durante el período, y se incluye en costos de operación.

Presentación en el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo
El Grupo Daimler Truck utiliza el método indirecto para la determinación de Flujos de Efectivo provenientes de actividades de operación. Los intereses pagados, al igual que los intereses y dividendos recibidos, se clasifican como efectivos provenientes de actividades de operación. Los flujos de efectivo de títulos de deuda comercializables de corto plazo con tasas altas de rotación e importes significativos se compensan y presentan dentro de efectivo proveniente de actividades de inversión.

Consideración de aspectos relacionados con sustentabilidad en relación con el registro y valuación de activos y pasivos.
La sustentabilidad es una parte importante de los objetivos a largo plazo y, por tanto, de muchos proyectos estratégicos del Grupo Daimler Truck. El objetivo es desarrollar soluciones de transporte sustentables y, en consecuencia, preparadas para el futuro, tanto para el tráfico de mercancías como para el transporte de pasajeros, y ponerlas en circulación. Esto incluye también el objetivo del Grupo Daimler Truck de ofrecer en Europa, América del Norte y Japón, en 2039, únicamente vehículos nuevos que sean neutros en emisiones de CO_2 durante la conducción. La Sustentabilidad es una parte integral del negocio principal y parte de la responsabilidad corporativa.

Las cero emisiones totales solo funcionan en vehículos que funcionan con baterías y con hidrógeno. El Grupo Daimler Truck ya produce en serie modelos de camiones y autobuses libres de emisiones en Europa, América y Asia (puede encontrar más información en la sección de sustentabilidad de Daimler Truck en el informe combinado de la administración en **Gobierno corporativo responsable**). En los próximos años, no sólo aparecerán más vehículos propulsados por baterías, sino también vehículos basados en hidrógeno. Además, el Grupo seguirá ampliando su trayectoria tecnológica en el futuro y explorará el potencial de opciones adicionales de batería y carga. Dada la importancia de garantizar que exista la infraestructura adecuada para respaldar la circulación de estos vehículos de cero emisiones, el Grupo Daimler Truck planea desarrollar una infraestructura de carga eficiente con socios seleccionados.

Los impactos relacionados con el clima asociados con la transformación del negocio de vehículos comerciales se tienen en cuenta al reconocer y medir los activos y pasivos del Grupo. Las estimaciones y decisiones discrecionales en relación con aspectos relacionados con la sustentabilidad son particularmente relevantes a la hora de contabilizar los activos y pasivos que se describen a continuación:

El deseado cambio de motores de combustión a vehículos de cero emisiones, así como la cambiante demanda de los clientes por productos más sustentables, se reflejan en el hecho de que en los próximos años la atención se centrará en todos los segmentos de vehículos en proyectos de desarrollo relacionados con vehículos de cero emisiones. Además de cambiar la demanda de los clientes, estos proyectos de desarrollo están fuertemente influenciados por los desarrollos de tecnología e infraestructura, así como por las regulaciones de emisiones. Se puede suponer que la proporción de los costos de desarrollo de los vehículos de combustión seguirá disminuyendo y la proporción de vehículos de cero emisiones seguirá aumentando. Al determinar y verificar la vida útil de los costos de desarrollo capitalizados, se tiene en cuenta la vida útil esperada del producto. La transformación del negocio de vehículos comerciales a vehículos de cero emisiones puede afectar los ciclos de vida de los productos originalmente esperados. A la fecha del informe, no se realizaron ajustes a las vidas útiles de los costos de desarrollo capitalizados debido a cambios en los ciclos de vida esperados de los productos como resultado de la transformación en el Grupo Daimler Truck.

Debido a la transformación hacia vehículos de cero emisiones, la vida útil de las propiedades, plantas y equipos del Daimler Truck Group debe evaluarse periódicamente. Daimler Truck planea producir vehículos de cero emisiones en gran medida en las mismas instalaciones de producción. Esto ya ocurre en las grandes plantas de producción de Alemania y EE. UU. Esto nos permitirá responder con flexibilidad a las demandas de los clientes en el futuro. A la fecha del informe, la revisión de las vidas útiles de propiedades, plantas y equipo no reveló necesidad de ajuste debido al uso flexible de las instalaciones de producción dentro del Grupo. Además, en la correspondiente planeación se han considerado todas las inversiones necesarias en propiedades, plantas y equipo relativas a la transformación.

La prueba de deterioro de las CGU refleja estos objetivos de transformación dentro de los periodos de planificación previstos y en

el cálculo del valor terminal. La determinación del valor terminal se basa en un estado estacionario. Para poder considerar el objetivo del Grupo Daimler Truck de alcanzar una participación del 60 % de las ventas de vehículos comerciales neutros en CO_2 en los mercados de la tríada para 2030, se consideran hipótesis de un aumento constante de la participación de vehículos sin emisiones en los respectivos mercados en los períodos de planeación. Dado que los principales objetivos de transformación están fuera del período de planeación detallado, las hipótesis sobre el traslado de ingresos, costos (incluidos los costos de desarrollo) y las inversiones correspondientes se reflejan en el valor terminal. Estos parámetros se reflejan en las pruebas anuales de deterioro de nuestra CGU relacionada con vehículos.

Los crecientes requisitos regulatorios sobre las emisiones de CO_2 están acelerando la transformación del Grupo Daimler Truck hacia vehículos de cero emisiones. Si no se cumplen los requisitos reglamentarios o se superan los valores límite de emisión, se deberán pagar multas a las autoridades. Las provisiones para posibles multas se basan en estimaciones y pueden aumentar aún más en el futuro debido a requisitos regulatorios nuevos o más estrictos. Hoy ya se conocen los nuevos requisitos regulatorios sobre emisiones de CO_2 procedentes de la venta de vehículos que entrarán en vigor a partir de 2025. A la fecha del informe no fue necesario reconocer provisiones para pagos a las autoridades debido a que el Grupo Daimler Truck haya excedido el límite de emisiones.

El Grupo Daimler Truck ha celebrado Acuerdos de Compra de Energía con plazos hasta 2044. Estos se contabilizan como arrendamientos de acuerdo con la NIIF 16, derivados de acuerdo con la NIIF 9 o contratos pendientes de acuerdo con la NIC 37. En general, estos contratos son actualmente de poca importancia para el Grupo en relación con la demanda total de electricidad y en términos de su importancia para la liquidez y los recursos de capital, la situación financiera y la rentabilidad.

2. Estimaciones Contables y Criterios de la Administración

En los Estados Financieros Consolidados, deben hacerse, en cierto grado, estimaciones y criterios de la administración que pueden afectar los montos y los informes de los activos y pasivos, los informes de activos y pasivos contingentes en la fecha del balance general y los importes los ingresos y gastos informados con respecto al período. A continuación, se describen las principales partidas afectadas por dichas estimaciones y criterios de la administración. Los montos reales pueden diferir de las estimaciones. Los cambios en las estimaciones y criterios de la administración pueden tener un impacto importante en los Estados Financieros Consolidados.

Valores de recuperación de unidades generadoras de efectivo e inversiones registradas con el método de participación.
Para determinar los valores de recuperación de unidades generadoras de efectivo, deben utilizarse estimaciones como parte de las pruebas de deterioro para activos no financieros. Deben efectuarse suposiciones específicamente en relación con las futuras entradas y salidas de efectivo durante el período de planificación y los períodos siguientes. Las estimaciones incluyen hipótesis relativas a futuras participaciones de mercado y el crecimiento de los respectivos mercados, así como con relación a la rentabilidad de los productos.

Cuando existe un indicio objetivo de deterioro o reversión del deterioro, también se deben hacer estimaciones y evaluaciones para determinar el valor de recuperación de una inversión financiera registrada con el método de participación. La determinación del valor de recuperación se basa en hipótesis sobre sucesos comerciales futuros para determinar los flujos de efectivo futuros estimados de dicha inversión financiera. En la Nota 14 - **Inversiones Registradas utilizando el Método de Participación** - se observa la presentación de los valores en libros de las inversiones registradas con el método de participación.

Valores de recuperación de equipo en arrendamientos operativos.
El Grupo Daimler Truck revisa de forma regular los factores que determinan los valores de sus vehículos en arrendamiento. En particular, es necesario estimar los valores residuales de los vehículos al final de su plazo de arrendamiento, los cuales constituyen una parte sustancial de los flujos de efectivo futuros estimados de los activos en arrendamiento. En este contexto, se efectúan suposiciones en relación con factores de influencia principal, tales como el número esperado de vehículos devueltos, los últimos resultados de recomercialización y los futuros cambios de modelo de vehículos. Estas suposiciones se determinan ya sea conforme a estimaciones calificadas o a través de publicaciones proporcionados por terceros expertos; las estimaciones calificadas se basan, siempre y cuando se encuentren disponibles al público, en datos externos considerando información interna adicional disponible, tal como la experiencia histórica relativa a la evolución de los precios, y los precios de venta recientes. Los valores residuales así determinados sirven como base para la depreciación; las fluctuaciones de los valores residuales ocasionan ya sea ajustes prospectivos a la depreciación sistemática o, en el caso de una baja importante en los valores residuales estimados, al deterioro. Si la depreciación se ajusta prospectivamente, los cambios en las estimaciones de los valores residuales no tienen un efecto directo, pero son distribuidos equitativamente a lo largo de los períodos remanentes de los contratos de arrendamiento.

Cobrabilidad de las cuentas por cobrar por servicios financieros
El Grupo Daimler Truck calcula regularmente el riesgo de incumplimiento de las cuentas por cobrar por servicios financieros. En este contexto, considera múltiples factores, incluyendo la experiencia histórica relativa a las pérdidas, el tamaño y la composición de ciertas carteras, sucesos y condiciones económicos actuales y los valores razonables estimados y suficiencia de garantías. Además de la información histórica y actual de pérdidas, también se incluye información razonable y sustentable del futuro de los factores. Esta información incluye factores macroeconómicos (por ejemplo, crecimiento del PIB, tasa de desempleo, índice costo-rendimiento) y pronósticos de condiciones económicas futuras. Para cuentas por cobrar por servicios financieros, estos pronósticos se realizan utilizando un análisis de escenarios (escenario base, escenario optimista y pesimista). La información externa adicional que no puede mostrarse en los escenarios es – en el grado necesario – incluida en la evaluación mediante ajustes subsiguientes. Los cambios en la estimación y evaluación de estos factores influyen en la reserva para pérdidas crediticias, teniendo como resultado un impacto en la utilidad neta del Grupo. Para más información, ver la Notas 15 **– Cuentas por cobrar por servicios financieros** - la Nota 34 – **Gestión de riesgos financieros**.

Garantías de productos
El registro y la valuación de las provisiones para garantías de productos generalmente se relacionan con estimaciones.

El Grupo ofrece diversos tipos de garantías de productos, dependiendo del tipo de producto y de las condiciones de mercado. Las provisiones para garantías de productos generalmente se registran en el momento en que se venden los vehículos o cuando se lanzan nuevos programas de garantía. Con base en la experiencia histórica relativa a las reclamaciones de garantías, se establecen hipótesis sobre el tipo y alcance de las reclamaciones futuras de garantías y el crédito mercantil de los clientes, así como las posibles campañas de retiro o de recompra para cada serie de modelos.

Estas estimaciones se basan en la experiencia de la frecuencia y grado de fallas y defectos vehiculares en el pasado. Además, las estimaciones también incluyen hipótesis sobre los montos de los posibles costos de reparación de vehículos y los efectos de los límites potenciales de tiempo o kilometraje. Las provisiones se ajustan regularmente para reflejar información nueva. La Nota 24 – **Provisiones para otros riesgos** – proporciona información adicional sobre las provisiones para otros riesgos.

Riesgos por responsabilidad y litigios y procedimientos regulatorios
Están en curso varios procedimientos legales, demandas e investigaciones gubernamentales en contra de Mercedes-Benz Group AG y sus subsidiarias, respecto de una amplia variedad de asuntos. En caso de que el resultado de esos procedimientos legales resulte perjudicial para el Grupo Daimler Truck, el Grupo podría estar obligado a pagar daños y perjuicios compensatorios y punitivos sustanciales, a asumir acciones de servicio o campañas de retiro del mercado, a pagar multas o a llevar a cabo otras acciones costosas. El litigio y las investigaciones gubernamentales implican, con frecuencia, temas legales complejos y están relacionados con un alto grado de incertidumbre. Por ello, la evaluación sobre si existe o no existe una obligación en la fecha del balance general como resultado de un suceso pasado, y si es probable o no es probable una salida de efectivo en el futuro y si la obligación puede estimarse de forma confiable, depende en gran medida de las estimaciones por parte de la administración. El Grupo Daimler Truck evalúa regularmente el estado actual de los procedimientos legales, también con la participación de abogados externos. Por lo tanto, es posible que los montos de las provisiones para litigios pendientes o potenciales tengan que ajustarse de acuerdo con los nuevos sucesos. Los cambios en las estimaciones y premisas pueden tener un efecto sustancial en la rentabilidad futura del Grupo. También es posible que las provisiones registradas para algunos procedimientos legales resulten insuficientes cuando estos procedimientos hayan concluido. El Grupo Daimler Truck también puede estar obligado a pagos por procedimientos legales para los que no se hayan establecido provisiones. Aun cuando la sentencia final de cualquier procedimiento puede tener un efecto sustancial en los resultados de operación y flujos de efectivo del Grupo Daimler Truck en un período de informe determinado, la administración no espera que esto resulte en un impacto sustancial sobre la situación financiera del Grupo. La Nota 31 – **Procedimientos Legales** - ofrece información detallada sobre riesgos de responsabilidad y litigio y procedimientos regulatorios.

Pensiones y obligaciones similares
El cálculo de provisiones para pensiones y obligaciones similares y el costo de pensión relacionado, se basan en diversas valuaciones actuariales. Los cálculos están sujetos a diversas hipótesis sobre asuntos tales como probabilidades actuales desarrolladas actuarialmente (por ejemplo, factores de descuento e incrementos en el costo de vida), fluctuaciones futuras en relación con la edad y el período de servicio, y experiencia relativa a la probabilidad de ocurrencia de pagos de pensiones, anualidades, o sumas globales.

Como resultado de la variación en condiciones económicas o de mercado, las probabilidades en las que se basan los factores de influencia pueden diferir de los acontecimientos actuales. Los efectos financieros de las desviaciones de los principales factores se calculan con el uso de análisis de sensibilidad. Para más información ver la Nota 23 – **Pensiones y obligaciones similares**.

Impuesto sobre la renta

El cálculo del impuesto sobre la renta de Mercedes-Benz Group AG y sus subsidiarias se basa en la legislación y regulaciones aplicables en los diversos países. Dada su complejidad, es posible que las partidas fiscales que aparecen en los Estados Financieros Consolidados estén sujetas a juicios por parte de los contribuyentes, por una parte y, por otra parte, juicios de las autoridades fiscales locales. Pueden ocurrir diferentes juicios especialmente en relación con el registro y valuación de partidas del balance general, así como en relación con la determinación fiscal de gastos e ingresos. Para el cálculo de los activos fiscales diferidos, deben formularse hipótesis en relación con el futuro ingreso gravable y el momento de la realización de los activos por impuestos diferidos. En este contexto, el Grupo Daimler Truck considera, entre otras cosas, las utilidades proyectadas por operaciones comerciales, los efectos de la reversión de las diferencias temporales gravables sobre las utilidades, y las estrategias fiscales realizables. Puesto que los sucesos comerciales futuros son inciertos y a veces están fuera del control del Grupo Daimler Truck, las hipótesis que deben formularse en relación con la contabilidad de los activos por impuestos diferidos están conectados con un alto grado de incertidumbre.

En la fecha de cada balance general, el Grupo Daimler Truck lleva a cabo pruebas de deterioro de los activos por impuestos diferidos con base en los ingresos gravables previstos para ejercicios fiscales futuros. Los activos por impuestos diferidos solo se registran en caso de que sea probable que en un futuro existirá impuesto sobre la renta para materializar beneficios fiscales.

3. Grupo Consolidado

Integración del Grupo
La tabla D. 07 muestra la integración del Grupo. En la declaración de inversiones se proporciona una lista detallada de las compañías incluidas en los Estados Financieros Consolidados y de las participaciones accionarias del Grupo Daimler Truck, de conformidad con la Sección 313 del Código de Comercio de Alemania (HGB). Referirse a la Nota 42. **Información Adicional**.

Los activos totales en el Estado de Situación Financiera de las subsidiarias, compañías asociadas, negocios conjuntos y operaciones conjuntas registradas a costo (amortizado), cuya importancia es menor debido a su estado inactivo o con solo actividades comerciales menores para el Grupo Daimler Truck y para la presentación razonable de su rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera, sumarían aproximadamente el 1% de los activos totales del Grupo Daimler Truck; los ingresos totales y la utilidad neta total sumarían aproximadamente el 1% de los ingresos por ventas y utilidades netas.

Entidades estructuradas
Las entidades estructuradas del Grupo Daimler Truck son compañías de renta y valores garantizados por activos (ABS, por sus siglas en inglés). El objetivo de las compañías de renta es, primordialmente, la adquisición, renta y administración de activos. Las compañías ABS se utilizan principalmente para el refinanciamiento del Grupo Daimler Truck. Los activos transferidos a entidades estructuradas resultan habitualmente de los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento del Grupo Daimler Truck. Dichas entidades refinancian el precio de compra mediante la emisión de valores.

En la fecha de informe, el Grupo Daimler Truck mantiene relaciones comerciales con cuatro entidades estructuradas controladas. Adicionalmente, el Grupo Daimler Truck mantuvo relaciones con cinco entidades estructuradas no controladas.

Activos y pasivos disponibles para la venta

Al 31 de diciembre de 2023 no existen activos y pasivos disponibles para la venta que sean significativos (Puede encontrar información adicional en los Fundamentos en la sección Grupo en el estado combinado de la administración en **Eventos Importantes**).

D.08
Integración del Grupo

	Al 31 diciembre, 2023	2022
Subsidiarias consolidadas	128	125
Alemania	17	13
Internacionales	111	112
Subsidiarias no consolidadas	22	22
Alemania	7	8
Internacionales	15	14
Operaciones conjuntas registradas con el método de participación	1	1
Alemania	–	–
Internacionales	1	1
Negocios conjuntos registrados con el método de participación	5	8
Alemania	1	1
Internacionales	4	7
Compañías asociadas registradas con el método de participación	6	6
Alemania	1	1
Internacionales	5	5
Operaciones conjuntas, negocios conjuntos, compañías asociadas y otras inversiones materiales contabilizadas a costo (amortizado)	11	11
Alemania	6	5
Internacionales	5	6
Otras inversiones significativas contabilizadas a valor razonable	5	4
Alemania	3	2
Internacionales	2	2
Total	178	177

4. Combinaciones de Negocios

Adquisición de unidades de negocios y compañías de Financial Services del Grupo Mercedes-Benz relacionadas con camiones y autobuses
Durante 2022, después de la escisión, en relación con las transacciones de la Fase 2, el Grupo Daimler Truck adquirió al Grupo Mercedes-Benz las siguientes compañías de Financial Services relacionadas con camiones y autobuses, así como unidades de negocios de Financial Services (en adelante también denominadas conjuntamente "negocio de Financial Services adquirido").

- Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. y Mercedes-Benz Servicios S.A. incluyendo las acciones de sus subsidiarias Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. con domicilio social en Argentina, Buenos Aires (ARG)
- Daimler Truck Financial Services Belgium S. A./N.V. con domicilio social en Bélgica, Bruselas (BEL)
- Daimler Truck Financial Services Nederland B.V. con domicilio social en los Países Bajos, Utrecht (NL).
- Mercedes-Benz Trucks Financial Services Italia S.p.A. con domicilio social en Italia, Roma (ITA)
- Mercedes-Benz Renting, S.A., con sede en Madrid (España) (ESP-RT)
- Mercedes-Benz Financial Services UK Ltd., con sede en el Reino Unido, Milton Keynes (UK)
- Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S., incluidas las acciones de su filial Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S. también se presentan de forma agregada (TR)
- Daimler Truck Financial Services España E.F.C., S.A.U. con domicilio social en España, Madrid (ESP-FS).

Con la adquisición de compañías de Financial Services, ya existían relaciones contractuales entre el Grupo Daimler Truck como adquirente y el negocio adquirido de Financial Services relacionado con camiones y autobuses ("relaciones preexistentes") en el contexto de la transferencia de camiones/autobuses a las empresas de Financial Services para su alquiler a clientes finales, así como de la asunción de oportunidades y riesgos de valores residuales. Estas relaciones contractuales se extinguieron con la adquisición de las compañías de Financial Services.

La determinación de los precios de compra, así como la asignación del precio de compra, incluida la valoración de los activos y pasivos de ARG y BEL, ya se completaron el 31 de diciembre de 2022.

La determinación de los precios de compra, así como la asignación del precio de compra, incluida la valoración de los activos y pasivos de NL, ITA y ESP-RT, se completaron el 31 de marzo de 2023. La finalización no dio lugar a ningún cambio en comparación con el 31 de diciembre de 2023. 2022.

La determinación de los precios de compra, así como la asignación del precio de compra, incluida la valoración de los activos y pasivos de UK, se completaron el 30 de junio de 2023. La finalización no dio lugar a ningún cambio significativo en comparación con el 31 de diciembre de 2022.

Para TR y ESP-FS, la determinación del precio de compra se completó el 30 de junio de 2023. Para TR, esto no supuso ningún cambio en comparación con el 31 de diciembre de 2022. El pasivo impago al 31 de diciembre de 2022 fue liquidado en el segundo trimestre de 2023. Para ESP-FS, hubo un cambio en el precio de compra y el valor razonable de las relaciones preexistentes al 30 de septiembre de 2023 en comparación con el 31 de diciembre de 2022. Esto no generó ningún impacto material en los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2023.

La Tabla **D**. **09** presenta la determinación actualizada de la contraprestación transferida para ESP-FS al 30 de septiembre de 2023.

La asignación del precio de compra, incluida la valoración de los activos y pasivos de TR y ESP-FS, se finalizó el 30 de septiembre de 2023. La actualización al 30 de septiembre de 2023 no resultó en ningún cambio material en comparación con el 31 de diciembre de 2022.

D.09

contraprestación transferida en combinaciones de negocios

En millones de euros	ESP-FS
Precios de compra de transacciones de negociaciones con acciones	15
Salida de efectivo por la amortización de pasivos de financiamiento al Grupo Mercedes-Benz	193
Menos efectivo asignado a la liquidación de relaciones preexistentes	-44
Contraprestación total transferida	**164**
Pagada a 31 diciembre, 2023	164
Efectivo adquirido	-6
Contraprestación neta transferida a diciembre 31, 2023	**158**

La Tabla **D. 10** presenta la asignación de la contraprestación transferida a los activos adquiridos y pasivos asumidos medidos a valor razonable a las respectivas fechas de adquisición para UK, TR y ESP-FS.

D.10

Activos comprados y pasivos adquiridos a valor razonable

En millones de euros	UK	TR	ESP-FS
Activos intangibles	5	–	–
Propiedades, plantas y equipo	–	1	–
Equipo en arrendamiento operative	225	–	2
Cuentas por cobrar por servicios financieros	448	532	155
Cuentas por cobrar comerciales	1	2	–
Efectivo y equivalentes de efectivo	–	75	6
Otros activos financieros	–	14	11
Otros activos	–	2	6
Total activos	**678**	**626**	**180**
Provisiones	–	2	2
Pasivos por financiamiento	–	527	–
Cuentas por pagar comerciales	–	–	4
Otros pasivos financieors	–	34	1
Otros pasivos	–	8	4
Total pasivos	**–**	**571**	**11**
Activos netos comprados	**678**	**56**	**169**
Total contraprestación transferida (precio de compra)	**680**	**37**	**164**
Crédito mercantil (+) o ganancia sobre precio de ofertal (-)	**2**	**-19**	**-5**

5. INGRESOS POR VENTAS

Los ingresos por ventas informados en el Estado de Resultados Consolidado incluyen ingresos por contratos con clientes y otros ingresos fuera del ámbito de la NIIF 15.

Los ingresos por contratos con clientes (ingresos de conformidad con la NIIF 15) se descomponen en dos categorías – tipo de productos y servicios y región geográfica – y se presentan en la Tabla D. 11. La categoría de tipo productos y servicios corresponde a los segmentos reportables, tal como se describe con mayor detalle en la Nota 35 – Información por Segmentos.

Otros ingresos por ventas incluyen principalmente ingresos por los negocios de renta y arrendamiento por € 1,184 millones (2022: € 1,008 millones), intereses por el negocio de Financial Services por un importe de € 2,027 millones (2022: € 1,320 millones) y efectos por cobertura cambiaria. Los intereses por el negocio de servicios financieros incluyen ingresos financieros sobre la inversión neta en arrendamientos por € 283 millones (2022: € 187 millones).

Los ingresos por ventas de conformidad con la NIIF 15 incluyen ingresos por ventas que fueron incluidos en los pasivos contractuales al 31 de diciembre de 2022 por un importe de € 865 millones en 2023 (los ingresos por ventas en 2022 que se incluyeron previamente en pasivos contractuales al 1º de enero de 2022: € 1,043 millones) e ingresos por obligaciones de cumplimiento satisfechas plena o parcialmente en períodos anteriores por un importe de € 93 millones (2022: € 99 millones)

Además, los ingresos por ventas del año anterior de acuerdo con la NIIF 15 incluyeron los ingresos del segundo trimestre de 2022 de un acuerdo de licencia con Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), una inversión financiera por método de participación de Daimler Truck. Grupo, presentado dentro del segmento Mercedes-Benz.

D.11

Ingresos por ventas

En millones de euros	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total segmentos	Reconciliación	Grupo Daimler Truck
2023								
Ingresos de conformidad con NIIF 15	23,463	20,986	7,014	4,374	216	56,054	-3,142	52,712
Europa	180	14,397	480	3,039	104	18,201	-1,046	17,154
América del Norte	22,964	1,197	108	440	37	24,746	-1,288	23,459
Asia	6	1,953	5,721	94	15	7,790	-716	7,074
América Latina[1]	122	2,281	171	700	21	3,295	-249	3,046
Otros mercados	190	1,157	533	102	39	2,021	-42	1,979
Otros ingresos por ventas	29	652	47	192	2,458	3,377	-199	3,178
Total ingresos por ventas	23,492	21,638	7,060	4,566	2,674	59,431	-3,341	55,890

En millones de euros	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total segmentos	Reconciliación	Grupo Daimler Truck
2022								
Ingresos de conformidad con NIIF 15	21,985	19,650	6,466	3,494	176	51,771	-3,139	48,632
Europa	207	12,213	381	2,456	42	15,299	-864	14,435
América del Norte	21,408	1,182	130	256	46	23,022	-1,285	21,737
Asia	8	1,905	5,166	62	17	7,158	-689	6,469
América Latina[1]	175	3,442	222	643	22	4,504	-253	4,251
Otros mercados	187	908	567	77	49	1,788	-48	1,740
Otros ingresos por ventas	54	563	33	195	1,583	2,428	-115	2,313
Total ingresos por ventas	22,039	20,213	6,499	3,689	1,759	54,199	-3,254	50,945

1 Excluyendo a México.

Al 31 de diciembre de 2023, se esperaba que se materializaran, dentro de los tres años siguientes, ingresos por ventas por € 3,706 millones (2022: € 3,373 millones) en relación con las obligaciones de desempeño insatisfechas (o parcialmente insatisfechas) al final de período de informe. Estos ingresos por ventas resultan primordialmente de contratos de servicio y mantenimiento a largo plazo y garantías extendidas. No incluyen obligaciones de cumplimiento de contratos de clientes que tienen duraciones originales esperadas de un año o menos. Las obligaciones de cumplimiento a largo plazo de importancia menor para el valor contractual total de un contrato de paquete no se consideran en la evaluación de la duración original del contrato de paquete.

Los ingresos por ventas por segmento se muestran en la tabla D. 88 y por región en la tabla D. 90, en la Nota 35 – Información por segmento.

6. COSTOS DE OPERACIÓN

D.12

Costo de ventas

En millones de euros	2023	2022
Gasto por bienes vendidos	-40,273	-38,717
Depreciación de equipo en arrendamiento financiero	-804	-716
Costos de refinanciamiento en Financial Services	-1,424	-726
Pérdidas por deterioro sobre cuentas por cobrar de Financial Services	-88	-174
Otro costo de ventas	-1,379	-1,180
	-43,968	-41,513

Costo de ventas
Las partidas incluidas en el costo de ventas son mostradas en la tabla D. 12.

El incremento en el costo de ventas del Grupo se debe principalmente a mayores ventas en 2023 que durante 2022.

En 2023, el costo de ventas estuvo impactado por mayores tasas de interés y un importante incremento en la cartera en el segmento de Financial Services.

El gasto de bienes vendidos incluye el gasto de amortización de costos de desar capitalizados por un importe de € 94 millones (2022: € 120 millones).

El gasto de bienes vendidos incluye también, entre otros gastos, programa optimización de costos para reducir costos fijos (ver tabla D. 13).

Gastos de ventas
En 2023, los gastos de ventas ascendieron a € 2,890 millones (2022: € 2 millones). Los gastos de ventas incluyen los gastos de ventas directos, así c gastos generales, tales como gastos de personal, costos de materiales y otros cı de ventas. En el ejercicio anterior incluyeron un efecto especial por el deterio cuentas por cobrar comerciales en relación con la guerra entre Rusia y Ucrania

Gastos de administración
Los gastos de administración ascendieron a € 2,413 millones en 2023 (2022: € 2 millones). Estos consisten en los gastos no atribuibles a las funciones de produc ventas, investigación y desarrollo, e incluyen los gastos de personal, depreciac amortización de activos fijos e intangibles, y demás costos de administració incremento en 2023 se debió principalmente a mayores costos de personal y cı de TI.

Costos de investigación y desarrollo no capitalizados
En 2023, los costos de Investigación y desarrollo no capitalizados ascendiero 1,757 millones (2022: € 1,618 millones) y consisten principalmente en gasto personal y costos de materiales.

Programas de optimización de costos
En 2023, surgieron gastos por programas de optimización de costos en ingreso ventas y gastos de ventas, que son atribuibles al segmento Mercedes-Ber ejercicio anterior, existieron gastos por programas de optimización de costo relación con las medidas acordadas con el *General Works Council* de Daimler A diciembre de 2019 para reducir costos y reducir trabajos de forma socialm responsable e impactaron todos los costos de operación. Los gastos fu atribuibles principalmente a los segmentos Mercedes-Benz y Daimler Buses.

Además, el Grupo registró, en el ejercicio anterior, una provisión por reestructuración en relación con el plan de transformación anunciado por Mercedes-Benz do Brasil, Ltda. (Brasil) en septiembre de 2022 para reducir costos y recortar aproximadamente 2,200 empleos de forma socialmente responsable.

Estos gastos fueron atribuibles a los segmentos Mercedes-Benz y Daimler Buses.

La Tabla **D. 13** muestra un panorama general de la integración del gasto tota programa de optimización de costos.

D.13

Gastos relacionados con programas de optimización de costos

En millones de euros	2023	2022
Costo de ventas	7	176
Gastos de ventas	9	5
Gastos de administración	–	42
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	–	1
	16	224

Gastos de personal y número promedio de empleados
Los gastos de personal incluidos en el Estado Consolidado de Resultados fueron p total de € 8,154 millones (2022: € 7,820 millones). Los gastos de personal e compuestos por sueldos y salarios por un total de € 6.325 millones (2022: € 6 millones), aportaciones de seguridad social por un importe de € 1,557 millones (2 € 1,479 millones) y gastos por obligaciones de pensiones por un importe de € millones (2022: € 325 millones).

De conformidad con la Sección 314 Apartado 1 No. 4 del Código de Comerci Alemania (HGB), el número promedio de personas empleadas se muestra en la T D. 14

D.14

Número promedio de empleados

	2023	2022
Trucks North America	29,291	27,630
Mercedes-Benz	42,146	44,278
Trucks Asia	16,904	16,244
Daimler Buses	16,756	16,385
Financial Services	1,903	1,577
Central Functions & Services[1]	2,933	2,324
	109,933	108,438

1 incluyendo entidades que no son asignadas a segmentos de información y se presentan en Reconciliación dentro de la información por segmentos.

La Nota 39 – Remuneración de los miembros del Consejo de Administración Comité de Vigilancia proporciona información sobre la remuneración tota personal directivo clave.

7. OTROS INGRESOS Y GASTOS DE OPERACIÓN

La tabla D. 15 muestra la integración de **otros ingresos de operación**.

D.15

Otros ingresos de operación

En millones de euros	2023	2022
Utilidad sobre precio de Oferta relacionado con transacciones Fase 2	4	123
Ingresos por la terminación de relaciones preexistentes	–	44
Ingresos por costos cobrados nuevamente	301	310
Concesiones y subsidios gubernamentales	55	51
Utilidad sobre ventas de propiedades, plantas y equipo	24	34
Ingresos por rentas no relacionados con ventas por financiamiento	43	42
Otros ingresos de operación diversos	238	276
	664	880

En 2023, otros ingresos de operación incluyen ingresos por la aportación en especie de los derechos on-highway IP sobre los motores de camión de peso medio de Daimler a DEUTZ AG. El ejercicio anterior, incluyeron otros ingresos de operación por la ganancia sobre el precio de oferta por la adquisición a un precio menor al valor de mercado por € 123 millones e ingresos por la terminación de relaciones preexistentes por un importe de € 44 millones debido al negocio adquirido de Financial Services. La Nota 4 Combinaciones de negocios incluye las explicaciones.

Los ingresos por costos de doble cargo incluyen ingresos por licencias y patentes, así como costos de fletes y otros costos de doble cargo, con gastos principalmente dentro de costos de operación.

Las concesiones y subsidios gubernamentales comprenden principalmente los reembolsos relativos a los contratos de retiro anticipado y subsidios por sistemas alternativos de manejo.

La integración de otros gastos de operación se muestra en la tabla D 16.

D.16

Otros gastos de operación

En millones de euros	2023	2022
Pérdida por enajenación de propiedades, plantas y equipo	-41	-18
Otros gastos de operación diversos	-60	-159
	-101	-177

Los otros gastos de operación diversos incluyeron también provisiones por rie de responsabilidad y litigio y procedimientos regulatorios.

8. OTROS INGRESOS/ GASTOS FINANCIEROS, NETOS

La tabla D. 17 muestra los componentes de otros ingresos/gastos financi netos.

D.17

Otros ingresos/gastos financieros, netos

En millones de euros	2023	2022
Ingresos y gastos por la composición y efectos por cambios en tasas de descuento de provisiones para otros riesgos	-128	139
Otros ingresos/gastos financieros diversos, netos	-4	-49
	-132	90

9. INGRESOS POR INTERESES Y GASTOS POR INTERESES

La tabla D. 18 muestra los componentes que integran los ingresos y gastos por intereses.

D.18

Ingresos por intereses y gastos por intereses

En millones de euros	2023	2022
Ingresos por intereses		
Ingresos por intereses y similares	384	198
	384	198
Interest expense		
Gasto por intereses neto sobre la obligación neta por planes de pensiones para prestaciones definidas	-55	-55
Gastos por intereses y similares	-186	-190
	-241	-245

10. IMPUESTO SOBRE LA RENTA

La Tabla D. 19 muestra los elementos del impuesto sobre la renta.

D.19

Componentes del impuesto sobre la renta

En millones de euros	2023	2022
Impuestos circulantes	-1,620	-1,062
Impuestos diferidos	264	376
	-1,355	-686

Los gastos fiscales circulantes incluyen los gastos fiscales registrados para períodos anteriores por un monto de € 38 millones (2022: € 4 millones).

Los impuestos diferidos están formados por los componentes que se muestran en la tabla **D. 20**.

D.20

Componentes de ingreso (+) o gasto (-) fiscal diferido

En millones de euros	2023	2022
Impuestos diferidos debido a diferencias temporales	147	342
Impuestos diferidos debido a traspasos de pérdida fiscal y créditos fiscales	117	34
	264	376

Daimler Truck Holding AG está domiciliada en Alemania con un tipo impositivo aplicable al impuesto sobre la renta del 29.8 % en 2022 y 2023, respectivamente. Se compone de una tasa de impuesto sobre la renta federal, corporativa del 15.0 %, un recargo de solidaridad del 5.5 % sobre el impuesto sobre la renta federal corporativo de cada año y una tasa fiscal comercial del 14.0 %. Los impuestos diferidos se valuaron utilizando las tasas fiscales sustancialmente promulgados de las respectivas jurisdicciones fiscales.

La tabla D. 21 muestra la reconciliación entre los gastos anticipados por el pago del impuesto sobre la renta y los gastos reales por el pago del impuesto sobre la renta determinados utilizando la tasa fiscal combinada de Alemania del 29.8 %.

D.21

Reconciliación de gasto esperado por impuesto sobre la renta a gato real por impuesto sobre la renta

En millones de euros	2023	2022
Gasto esperado por impuesto sobre la renta	-1,589	-1,029
Diferencial tasa fiscal extranjera	136	133
Diferencia tasa fiscal comercial	9	5
Cambios legislación fiscal	38	-19
Cambios en activos fiscales diferidos no registrados	184	364
Ingresos libres de impuestos y gastos no deducibles	-107	-126
Otros	-27	-14
	-1,355	-686

La variación de los activos fiscales diferidos no registrados en 2023 se debe principalmente a la reversión de una reserva para valuación sobre activos fiscales diferidos a una subsidiaria de India.

Los ingresos libres de impuestos y los gastos no deducibles incluyen los efectos de las entidades y operaciones legales alemanas y extranjeras, por ejemplo, de los dividendos libres de impuestos y los gastos no deducibles resultantes de dichos dividendos.

Los otros efectos están relacionados principalmente con efectos de divisas extranjeras, efectos inflacionarios y retenciones de impuestos.

En el Estado Consolidado de Situación Financiera, los activos y pasivos fiscales diferidos se presentan tal y como aparece en la tabla D. 22.

D.22
Activos y pasivos fiscales diferidos

En millones de euros	2023	2022
Activos fiscales diferidos	1,873	1,643
Pasivos fiscales diferidos	-40	-65
Activos fiscales diferidos, netos	1,833	1,578

Respecto de cada clase de diferencia temporal y respecto a cada tipo de traspasos de pérdidas fiscales no utilizadas y créditos fiscales no utilizados, los activos y pasivos fiscales diferidos antes de compensación están resumidos en la Tabla D. 23.

D.23
Diferencial de activos fiscales diferidos y pasivos fiscales diferidos antes de compensación

	A diciembre 31,	
En millones de euros	2023	2022
Activos intangibles	80	81
Propiedades, plantas y equipo	89	51
Equipo en arrendamientos operativos	117	63
Inventarios	280	235
Cuentas por cobrar por servicios financieros	160	161
Activos diversos, principalmente otros activos financieros	1,266	1,286
Traslados de pérdidas fiscales y créditos fiscales no utilizados	562	530
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	181	175
Otras provisiones	1,832	928
Pasivos	999	1,060
Ingresos diferidos	780	733
Pasivos diverso	–	17
	5,546	5,320
Activos fiscales diferidos no registrados	-666	-716
sobre diferencias temporales	-267	-248
sobre traspasos de pérdida fiscal	-399	-468
Activos fiscales diferidos, brutos	4,880	4,604
Costos de desarrollo	-192	-226
Otros activos intangibles	-45	-50
Propiedades, plantas y equipo	-621	-735
Equipo en arrendamientos operativos	-785	-750
Inventarios	-60	-63
Cuentas por cobrar por servicios financieros	-248	-148
Activos diversos	-148	-117
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	-863	-857
Otras provisiones	-18	-27
Pasivos diversos	-68	-51
Pasivos fiscales diferidos, brutos	-3,047	-3,026
Activos fiscales diferidos, netos	1,833	1,578

El comportamiento de los activos fiscales diferidos, netos, se muestra en la tabla D. 24.

D.24
Cambio de activos fiscales diferidos, neto

En millones de euros	2023	2022
Activos fiscales diferidos, netos al 1o de enero	1,578	1,320
Beneficio/gasto fiscal diferido en el Estado Consolidado de Resultados	264	376
Cambio de activos/pasivos fiscales diferidos sobre instrumentos de capital / instrumentos de deuda incluidos en otros ingresos integrales	-3	-1
Cambio de activos/pasivos fiscales diferidos sobre instrumentos financieros derivados incluidos en otros ingresos integrales	31	-33
Cambio de activos/pasivos fiscales diferidos sobre utilidades/pérdidas actuariales por planes de pensiones con prestaciones definidas incluidos en otros ingresos integrales	-2	-153
Otros cambios[1]	-35	69
Activos fiscales, netos al 31 diciembre	1,833	1,578

1 Otros cambios relacionados principalmente con efectos por la conversión de divisas

El gasto fiscal que se registró en ingresos integrales se muestra en la tabla D. 25.

D.25
Total ingresos integrales

En millones de euros	2023	2022
Gasto por impuesto sobre la renta en el Estado Consolidado de Resultados	-1,355	-686
Gasto o beneficio por impuesto sobre la renta registrado en otras reservas	25	-187
	-1,330	-873

Los activos fiscales diferidos no se han reconocido para las partidas que se muestran en la tabla D. 26 porque el Grupo Daimler Truck cree que la recuperabilidad de esos activos fiscales diferidos no es probable o no se puede documentar de manera confiable que habrá suficientes ingresos fiscales futuros disponibles contra los que puedan compensarse sus beneficios.

D.26

Partidas para las que no se registraron activos fiscales diferidos

En millones de euros	2023	2022
Diferencias temporale deducibles	815	762
Traslado de pérdidas fiscales	1,435	1,535
	2,250	2,297

El vencimiento de las pérdidas fiscales amortizables, por las que no se reconocieron activos fiscales diferidos, se muestran en la tabla D. 27.

D.27

Traslados de pérdidas fiscal para los que no se registraron activos fiscales diferidos

En millones de euros	2023	2022
Sin vencimiento	1,063	1,364
Vencimiento		
entre uno y cinco años	196	73
entre seis y diez años	39	17
después de más de diez años	137	81
	1,435	1,535

El grupo Daimler Truck incurrió en pérdidas fiscales en 2023 o 2022 en algunas subsidiarias. Después de compensar los activos fiscales diferidos con los pasivos fiscales diferidos, los activos fiscales diferidos netos reconocidos en el Daimler Truck Group de estas subsidiarias ascienden a € 372 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 449 millones). El grupo Daimler Truck considera probable que en el futuro se disponga de suficientes beneficios fiscales para utilizar estos activos fiscales diferidos. La evaluación actual de la recuperabilidad de los activos fiscales diferidos que el Daimler Truck Group considera recuperables puede cambiar en el futuro y dar como resultado activos fiscales diferidos mayores o menores.

Desde la perspectiva actual, las utilidades no distribuidas de las subsidiarias extranjeras están destinadas en gran medida a reinvertirse en dichas subsidiarias. El Grupo Daimler Truck no reconoció pasivos fiscales diferidos sobre ganancias acumuladas de subsidiarias extranjeras por valor de € 5,248 millones (31 de diciembre de 2022: € 7,115 millones), que están destinados a ser reinvertidos. Si esas utilidades se pagaran como dividendos, una cantidad del 5.0% se gravaría según las normas fiscales alemanas y, si corresponde, estaría sujeta a retenciones fiscales extranjeras.
Además, podrían surgir consecuencias en el impuesto sobre la renta si los dividendos tuvieran que ser distribuidos primero por una subsidiaria extranjera a una compañía controladora intermediaria extranjera. Normalmente, la distribución conllevaría un gasto adicional por impuesto sobre la renta. No es practicable estimar el monto de las diferencias temporales imponibles a partir de los mismos.

En el Grupo existen varios ejercicios que no han sido finalmente liquidados fiscalmente. El Grupo Daimler Truck cree haber reconocido suficientes obligaciones para estos años de evaluación abiertos. Sin embargo, no se puede descartar que los pagos de impuestos puedan exceder los pasivos reconocidos en los estados financieros.

Para compensar los riesgos fiscales derivados de períodos anteriores a la fecha de escisión, Daimler Truck Holding AG acordó reembolsar futuros pagos atrasados de impuestos procedentes de inspecciones fiscales correspondientes a períodos en los que el negocio de camiones operaba como una entidad jurídica separada y para los cuales Mercedes-Benz El Grupo AG aún no había registrado provisiones para riesgos fiscales. El valor razonable del pasivo se mide a cero.

Daimler Truck Holding AG tiene su sede en Alemania, que en diciembre de 2023 promulgó una nueva legislación que implementa la Directiva de Impuesto Mínimo de la UE para garantizar una tributación mínima global para grupos de empresas (Ley de Impuesto Mínimo). La legislación introduce el impuesto mínimo global de complemento basado en las “Reglas Modelo del Segundo Pilar” publicadas por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). La Ley del Impuesto Mínimo se aplica generalmente a todos los ejercicios económicos que comiencen después del 30 de diciembre de 2023.

Daimler Truck Holding AG, como compañía matriz del grupo Daimler Truck, es la entidad matriz última de las empresas del Grupo Daimler Truck en el sentido de la Ley del Impuesto Mínimo.

Por lo tanto, el Grupo Daimler Truck se ve directamente afectado por la implementación mundial de la imposición mínima global.

Si el impuesto mínimo global ya hubiera entrado en vigor en 2023, según las evaluaciones actuales, esto no daría lugar a ningún impuesto adicional para el grupo Daimler Truck. Daimler Truck también parte de que no se esperan impuestos adicionales significativos de la futura aplicación de la Ley del Impuesto Mínimo de Alemania o de la legislación extranjera correspondiente.

11. ACTIVOS INTANGIBLES

En la siguiente tabla D. 30 se muestra el comportamiento de los activos intangibles.

Los activos intangibles que no están sujetos a amortización programada incluyen activos de vida indefinida, como el crédito mercantil, los derechos de distribución y las marcas comerciales y los costos de desarrollo para los que no se han completado todavía los proyectos subyacentes. El Grupo tiene la intención de seguir utilizando estos activos. La tabla D. 28 muestra el crédito mercantil por segmentos y dentro de la reconciliación en la información por segmentos. Los activos intangibles con vidas indefinidas, excluyendo el crédito mercantil, ascienden a € 1,074 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 1,077). Los costos de desarrollo, en los que no se han completado todavía los proyectos subyacentes fueron por un importe de € 384 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 202: € 342 millones).

D.28

Crédito mercantile por segmento

	A diciembre 31, 2023	2022
En millones de euros		
Trucks North America[1]	284	253
Mercedes-Benz[1]	167	201
Trucks Asia	82	85
Daimler Buses	4	4
Financial Services	7	9
Reconciliación[2]	121	122
	666	674

1 Cambios de 2022 a 2023 relacionados principalmente con la reclasificación de la Entidad Holdings Proprietary Limited del segmento Mercedes-Benz a Trucks North America.
2 Crédito mercantil con reconciliación relacionado con la unidad generadora de efectivo TORC Robotics, Inc.

Otros activos intangibles incluyen el acuerdo de licencia para el derecho de uso de la marca Mercedes-Benz con un valor en libros de € 932 millones (31 de diciembre de 2022: € 932 millones). El uso de la marca es por tiempo indefinido y fue acordado en 2021 entre Daimler Truck AG y Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG, miembro del Grupo Mercedes-Benz.

La marca forma parte de la prueba de deterioro anual a nivel de las CGU Mercedes-Benz y Daimler Buses.

Para la prueba de deterioro anual de activos que no están sujetos a amortización programada a nivel de CGU, se utilizaron las siguientes tasas de interés ajustadas al riesgo para determinar el valor en uso.

- Para las CGU relacionadas con vehículos, se utilizaron las tasas de interés redondeadas ajustadas al riesgo. para descontar los flujos de efectivo para cada unidad generadora de efectivo son 9.0% después de impuestos/12.0% antes de impuestos (31 de diciembre de 2022: 9.0% después de impuestos/12.0% antes de impuestos). Los principales supuestos utilizados para los flujos de efectivo son las tendencias de ventas, que, para todas las CGU analizadas, en promedio aumentan ligeramente durante el período de planificación detallada, y el rendimiento de las ventas, que en general también aumenta ligeramente.

- Para la CGU de Financial Services se aplica una tasa de interés ajustada por riesgo del 10.0% después de impuestos/14.0% antes de impuestos (31 de diciembre de 2022: 10.0% después de impuestos/14.0% antes de impuestos). Los principales supuestos utilizados son la rentabilidad del capital y el crecimiento de nuevos negocios, que en promedio aumentan ligeramente durante el período de planificación detallado. El rendimiento sobre el capital se considera sobre una base ajustada excluyendo cualquier efecto especial o excepcional.

- Para la CGU TORC Robotics, Inc., se aplica una tasa ajustada por riesgo del 20.0% después de impuestos/26.0% antes de impuestos, que representa el producto innovador de la CGU (31 de diciembre de 2022: 18.5% después de impuestos/25.0% antes de impuestos).

La tasa de descuento para la CGU de Financial Services representa el costo del capital, mientras que la tasa de interés ajustada por riesgo para las unidades generadoras de efectivo del negocio automotriz y TORC Robotics, Inc. se basan en el costo de capital promedio ponderado (WACC).

La prueba de deterioro al 31 de diciembre de 2023 no requirió ningún deterioro.

La tabla D .29 muestra los rubros del Estado Consolidado de Resultados en el que se incluye el gasto total de amortización de activos intangibles.

D.29

Gasto de amortización por activos intangibles en el Estado Consolidado de Resultados

	2023	2022
En millones de euros		
Costo de ventas	124	150
Gastos de ventas	5	7
Gastos de administración	19	18
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	10	11
	157	186

D.30

Activos intangibles

En millones de euros	Crédito mercantil	Costos de desarrollo (internos)	Otros activos intangibles[2]	Total
Costos de adquisición/manufactura				
Saldo al 1 enero, 2022	821	2,620	2,041	5,482
Adiciones debido a combinaciones de negocios	17	–	8	25
Otras adiciones	6	167	68	241
Reclasificaciones	–	–	–	–
Enajenaciones	–	-856	-58	-914
Otros cambios[1]	24	-7	-23	-6
Saldo al 31 diciembre, 2022	868	1,924	2,036	4,828
Adiciones debido a combinaciones de negocios	6	–	13	19
Otras adiciones	–	209	71	280
Reclasificaciones	–	7	-7	–
Enajenaciones	-3	-437	-47	-488
Otros cambios[1]	-16	-13	-62	-91
Saldo al 31 diciembre, 2023	855	1,690	2,004	4,548
Depreciación				
Saldo al 1 enero, 2022	187	1,906	689	2,782
Adiciones	–	120	66	186
Enajenaciones	–	-856	-49	-905
Otros cambios[1]	7	-6	-15	-14
Saldo al 31 diciembre, 2022	194	1,164	691	2,049
Adiciones	–	94	64	157
Enajenaciones	–	-437	-39	-476
Otros cambios[1]	-5	-11	-41	-58
Saldo al 31 diciembre, 2023	189	809	673	1,672
Valor en libros al 31 diciembre, 2022	674	760	1,345	2,779
Valor en libros al 31 diciembre, 2023	666	880	1,330	2,876

1 Cambios primordialmente por conversión de divisas.

2 Otros activos intangibles incluyen activos sujetos a mortización y activos con vidas útiles indefinidas no sujetos a amortización. El valor en libros del derecho de uso de la marca Mercedes-Benz brand al 31 diciembre, 2023 fue de € 932 millones (31 diciembre 2022: € 932 millones).

12. PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPO

Las Propiedades, plantas y equipo tal como se muestran en el Estado Consolidado de Situación Financiera con un valor en libros de € 7,979 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 7,993 millones) incluyen activos por derechos de uso relacionados con la contabilidad como arrendatario.

El comportamiento de las propiedades, plantas y equipo, excluyendo activos por derechos de uso, se muestra en la tabla D. 31.

En 2023, se dedujeron subsidios gubernamentales por € 10 millones (2022: € 14 millones) de otras adiciones dentro de propiedades, plantas y equipo.

D.31

Propiedades, plantas y equipo (excluyendo activos por derecho de uso)

En millones de euros	Mejoras a propiedad arrendada, terrenos y construcciones	Maquinaria y equipo técnico	Otro equipo, equipo de oficinas y fábricas	Pagos anticipados y construcciones en proceso	Total
Costos de adquisición o manufactura					
Saldo a enero 1, 2022	5,047	6,738	6,959	592	19,336
Adiciones debido a combinaciones de negocios	19	–	2	–	21
Otras adiciones	72	94	169	563	898
Reclasificaciones	93	139	245	-477	–
Enajenaciones	-35	-174	-151	-34	-394
Otros cambios[1]	3	69	106	8	186
Saldo al 31 diciembre, 2022	5,199	6,866	7,330	652	20,047
Adiciones debido a combinaciones de negocios	9	1	1	1	12
Otras adiciones	66	123	200	629	1,018
Reclasificaciones	86	135	240	-462	–
Enajenaciones	-35	-119	-120	-27	-300
Otros cambios[1]	-144	-106	-114	-12	-376
Saldo al 31 diciembre, 2023	5,182	6,900	7,538	780	20,400
Depreciation					
Saldo a enero 1, 2022	2,457	4,865	5,352	11	12,685
Adiciones	112	281	342	3	737
Reclasificaciones	–	–	–	–	–
Enajenaciones	-15	-165	-128	-4	-312
Otros cambios[1]	-4	37	63	-1	96
Saldo a 31 diciembre, 2022	2,550	5,018	5,629	9	13,206
Adiciones	108	283	366	–	757
Reclasificaciones	-9	3	6	–	–
Enajenaciones	-16	-101	-94	-2	-214
Otros cambios[1]	-55	-72	-84	–	-212
Saldo a 31 diciembre, 2023	2,577	5,131	5,823	7	13,537
Valor en libros al 31 diciembre, 2022	2,649	1,847	1,703	642	6,841
Valor en libros al 31 diciembre, 2023	2,605	1,770	1,715	773	6,863

1 Cambios primordialmente por conversión de divisas.

La Tabla D 32 muestra la integración de los activos por derecho de uso.

D.32

Activos de derecho de uso

En millones de euros	Al 31 diciembre, 2023	2022
Terrenos, mejoras a arrendamientos y construcciones	1,063	1,109
Equipo y maquinaria técnica	10	5
Otros equipos, equipo de fábrica y oficina	44	38
	1,117	1,152

Las tablas D 33 y D 34 muestran información adicional relacionada con contabilidad de arrendatario.

D.33

Adiciones y depreciaciones para activos de derecho de uso

En millones de euros	2023	2022
Adiciones a activos de derecho de uso	285	250
Terrenos, mejoras a arrendamientos y construcciones	196	183
Equipo y maquinaria técnica	5	1
Otros equipos, equipo de fábrica y oficina	18	14
	219	198

D.34

Gastos relacionados con contabilidad de arrendatario

En millones de euros	2023	2022
Gasto por intereses por transacciones de arrendamiento	28	24
Gastos por arrendamientos corto plazo	60	54
Gastos por arrendamientos poco valor	10	5
Gastos por pagos arrendamientos variables	17	12

La Tabla D. 35 incluye salidas de efectivo relacionadas con contabilidad de arrendatario. Las salidas de efectivo totales por contratos de arrendamiento incluyen pagos de gastos por gastos por intereses, y otros gastos relacionados con contabilidad de arrendatario tal como se muestra en la Tabla D. 34. Los flujos de efectivo futuros que aún no se reflejan en los pasivos por arrendamiento se relacionan con posibles opciones de prórroga, que son ejercibles por el Grupo.

D.35

Salidas de efectivo relacionadas con contabilidad de arrendatario

En millones de euros	2023	2022
Salida efectivo total por contratos de arrendamiento	330	288
Flujos de efectivo futuros no reflejados en pasivos de arrendamiento	809	874

13. EQUIPO EN ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS

La tabla D. 36 presenta el comportamiento del rubro de equipo en arrendamientos operativos.

D.36

Equipo en arrendamientos operativos

En millones de euros	2023	2022
Costos de adquisición/manufactura		
Saldo al 1 enero	6,273	5,387
Adiciones debido a combinaciones de negocios (valor razonable)	–	402
Otras adiciones	1,798	2,020
Enajenaciones	-1,606	-1,538
Otros cambios[1]	-17	2
Saldo al 31 diciembre	6,447	6,273
Depreciación/deterioro		
Saldo al 1 enero	1,840	1,845
Adiciones	804	716
Enajenaciones	-767	-727
Otros cambios[1]	41	6
Saldo al 31 diciembre	1,917	1,840
Valor en libros al 1 enero	4,433	3,542
Valor en libros al 31 diciembre	4,530	4,433

1 Cambios primordialmente por conversión de divisas.

Las adiciones debidas a combinaciones de negocios están relacionadas con el negocio adquirido de Financial Services en 2022. Ver la Nota 4. Combinaciones de Negocios para conocer más información.

Pagos de arrendamientos

Los vencimientos de los pagos futuros de arrendamientos no cancelables al Grupo Daimler Truck por equipo en arrendamientos operativos son los que se muestran en la tabla D 37

D.37

Vencimiento de pagos de arrendamientos no descontados sobre arrendamientos operativos

En millones de euros	Al 31 diciembre, 2023	2022
Vencimiento		
Transcurso de un año	811	827
Entre uno y dos años	590	530
Entre dos y tres años	478	438
Entre tres y cuatro años	396	335
Entre cuatro y cinco años	186	182
Después de cinco años	115	91
	2,576	2,403

14. INVERSIONES REGISTRADAS UTILIZANDO EL MÉTODO DE PARTICIPACIÓN

La tabla D 38 muestra los valores en libros y utilidades por inversiones registradas con el método de participación.

La tabla D 39 muestra las cifras clave de las inversiones en compañías negocios conjuntos con el método de participación en los Estados Financieros Consolidados del Grupo Daimler Truck.

D.38

Resumen de valores en libros y utilidades/pérdidas por inversiones registradas con el método de participación

En millones de euros	Compañías asociadas	Negocios conjuntos	Operaciones conjuntas	Total
Al 31 diciembre, 2023				
Inversión registrada con el método de participación[1]	112	922	17	4,530
Utilidades registradas con el método de participación[1]	9	-124	6	-109
Al 31 diciembre, 2022				
Inversión registrada con el método de participación [1]	120	934	19	1,073
Utilidades registradas con el método de participación[1]	14	-248	8	-226

1 Incluyendo ajustes a nivel inversionista del Grupo.

D.39

Cifras clave en participaciones en negocios conjuntos contabilizados usando el método de participación

En millones de euros	Cellcentric[2]	BFDA[2]	Others[3]	Total
Al 31 diciembre, 2023				
Participación en el capital (en %)	50.0	50.0		
Inversión registrada con el método de participación [1]	706	162	54	922
Utilidades registradas con el método de participación [1]	-50	-66	-8	-124
Al 31 diciembre, 2022				
Participación en el capital (en %)	50.0	50.0		
Inversión registrada con el método de participación [1]	686	234	14	934
Utilidades registradas con el método de participación [1]	-53	-80	-115	-248

1 Incluyendo ajustes a nivel inversionista.
2 No se pagó dividiendo alguno al Grupo Daimler Truck en ninguno de los períodos que se presentan.
3 Incluyendo el deterioro del valor en libros registrado con elmétodo de participación de Daimler KAMAZ Trucks Holding GmbH por un importe de €71 millones en 2022, así como la pérdida sobre la enajenación relacionada con deferencias cambiarias acumulativas por un importe de €43 millones.

Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd

Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) es un negocio conjunto entre el grupo Daimler Truck (50 %) y Beiqi Foton Motor Co. Ltd. (50 %). La entidad se fundó en diciembre de 2011 e inició sus operaciones en julio de 2012. Las principales actividades de Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd., son el diseño, el desarrollo, la producción/montaje y la venta de camiones medianos y pesados, motores y piezas. La inversión se asigna al segmento de Trucks Asia.

En octubre de 2022, el Grupo Daimler Truck concedió un contrato de licencia de tecnología ("TLA", por sus siglas en inglés) a Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd en relación con la localización de Mercedes-Benz Truck para el mercado de China.

A nivel Grupo, esta es una transacción de flujo descendente con un negocio conjunto. Por este motivo, se informa una eliminación que redujo la inversión valuada de conformidad con el método de capital por un importe de € 135 millones (2022: € 159 millones).

Cellcentric GmbH & Co. KG

Cellcentric GmbH & Co. KG es un negocio conjunto del Grupo Daimler Truck (50.00 %) y el Volvo Group (50.00 %) con oficinas principales en Kirchheim unter Teck, Alemania. Cellcentric GmbH & Co. KG principalmente desarrolla, produce y comercializa sistemas de celdas de combustible eficientes. Las actividades relacionadas con Cellcentric GmbH & Co. KG no son asignadas a segmentos de información y se presentan en Reconciliación dentro de la información por segmentos.

Durante 2023, el Grupo Daimler Truck y el Volvo Group realizaron aportaciones de capital por un importe total de € 140 millones a Cellcentric GmbH & Co. KG (2022: € 170 millones), resultando en un incremento en la inversión en el capital del Grupo Daimler Truck por € 70 millones (2022: € 85 millones).

La tabla D 40 muestra información financiera NIIF resumida después de la asignación del precio de compra para negocios conjuntos importantes que fueron la base para la contabilidad utilizando el método de participación en el Grupo Daimler Truck.

D.40

Información financiera NIIF resumida sobre negocios conjuntos significativos contabilizados utilizando el método de participación

	cellcentric		BFDA	
	Al 31 diciembre,		Al 31 diciembre,	
	2023	2022	2023	2022
En millones de euros				
Información sobre Estado Consolidado de Resultados[1]				
Ingresos por ventas	18	11	2,999	2,138
Depreciación y amortización	-58	-50	-77	-68
Ingresos por intereses	–	–	2	1
Gastos por intereses	–	-1	-16	-7
Impuesto sobre la renta	–	–	-21	-25
Utilidad/pérdida después de impuestos	-100	-107	-126	-150
Utilidad/perdida integral total	-100	-107	-126	-150
Información sobre el Estado Consolidado de Situación Financiera[1]				
Activos no circulantes	1,302	1,304	1,675	1,651
Activos circulantes	119	121	1,411	1,175
Pasivos no circulantes	32	34	773	613
Pasivos circulantes	57	38	1,626	1,350
Capital (incluyendo participaciones minoritarias)	1,392	1,353	686	863
Reconciliación de participación de capital NIIF[1] con los valores en libro del Grupo de acuerdo con el método de participación				
Capital (excluyendo participaciones minoritarias) atribuible al Grupo[2]	696	677	343	431
Utilidad (-)/pérdida(+) no realizada sobreventas/compras	–	–	-7	-5
Otros efectos de reconciliación incluyendo ajustes [1] a nivel inversionista, como crédito mercantil por valuación de acuerdo con el método de participación y pérdidas por deterioro y reversiones de pérdidas por deterioro sobre la inversión	10	9	-173	-192
Valor en libros de inversiones registradas con el método de participación	706	686	162	234

1 Excluyendo ajustes a nivel inversionista.
2 Incluyendo la eliminación relacionada con el acuerdo de licencia de tecnología con Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.

La tabla D. 41 muestra información financiera agregada resumida para otras inversiones menores registradas con el método de participación después de asignación de precio de compra y de forma prorrateada. La Nota 38. Información de Partes Relacionadas incluye más información sobre inversiones registradas con el método de participación.

D.41

Información financiera agregada resumida sobre inversiones menores registradas con el método de participación

	Compañías asociadas		Negocios conjuntos	
	2023	2022	2023	2022
En millones de euros				
Información financiera agregada resumida (prorrateada)				
Utilidad/pérdida después de impuestos por operaciones continuadas	9	14	-8	-1
Utilidad/pérdida después de impuestos por operaciones discontinuadas	–	–	–	-114
Otra utilidad/pérdida integral	–	–	–	–
Total utilidad/pérdida integral	9	14	-8	-115

15. Cuentas por cobrar por servicios financieros

La tabla D 43 muestra los componentes de cuentas por cobrar por servicios financieros.

Tipos de cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con clientes incluyen cuentas por cobrar por financiamiento de créditos para clientes que adquirieron un vehículo, o bien con un distribuidor, o directamente con el Grupo Daimler Truck.

Las cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con distribuidores representan préstamos para programas de financiamiento de piso para vehículos vendidos por el Negocio Industrial a distribuidores, o préstamos para los activos adquiridos por distribuidores a terceros, principalmente vehículos usados intercambiados por clientes de distribuidores o financiamiento de bienes raíces de distribuidores (por ejemplo, showrooms).

Las cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero consisten en cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento para los que casi todos los riesgos y recompensas incidentales a los objetos del arrendamiento son transferidos al arrendatario.

La tabla D 42 muestra los vencimientos de pagos contractuales futuros de arrendamiento y el comportamiento de pagos de arrendamiento a valor en libros de las cuentas por cobrar por arrendamientos financieros.

En 2023, Daimler Truck registró una ganancia de € 249 millones como la diferencia entre las adiciones a cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero y los valores en libros de los activos subyacentes (especialmente en relación con la entrega de vehículos a compañías consolidadas). Debido a que se llevaron a cabo transacciones Fase 2 en distintos momentos durante el ejercicio fiscal 2022, el impacto en las cifras del año anterior no es material.

D.42

Comportamiento de contratos de arrendamiento financiero

En millones de euros	Al 31 diciembre, 2023	2022
Pagos contractuales futuros de arrendamientos pagaderos	5,572	4,343
en el transcurso de un año	1,751	1,447
entre uno y dos años	1,202	1,240
entre dos y tres años	1,064	644
entre tres y cuatro años	784	540
entre cuatro y cinco años	520	315
Después de cinco años	250	157
Valores residuales no garantizados	248	290
Inversión bruta	5,820	4,633
Ingresos financieros no obtenidos	-711	-475
Valor en libros, bruto	5,109	4,158
Reservas para pérdidas	-86	-116
Valor en libros, neto	5,023	4,042

Reservas por Pérdidas

El comportamiento de reservas por pérdidas por cuentas por cobrar por servicios financieros debido a pérdidas crediticias esperadas se muestra en la Tabla D 44.

En 2023, se cargaron reservas por pérdidas por € 88 millones al Estado Consolidado de Resultados en el segmento Financial Services (2022: € 174 millones).

La disminución en reservas para pérdidas estuvo impulsada por la normalización del ambiente económico después de la pandemia y a un mejor desempeño de la cartera. Esto estuvo compensado por el efecto del incremento en cartera. En 2023, además de la utilización, se redujeron gradualmente las reservas para pérdidas en diversos mercados debido al buen rendimiento crediticio y a perspectivas macroeconómicas mejores para los próximos años. Por lo general, las expectativas se actualizan para reflejar las perspectivas macroeconómicas actuales en el cálculo de la reserva para pérdidas.

Los valores en libros de cuentas por cobrar de servicios financieros con base en contratos modificados que se muestran en las etapas 2 y 3 fueron por un importe de € 605 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 95 millones). Además, al 31 de diciembre de 2023, en un importe de valor en libros por € 39 millones en relación con modificaciones contractuales se reclasificaron de las etapas 2 y 3 a la etapa 1 (31 de diciembre de 2022: € 68 millones).

D.43

Cuentas por cobrar por servicios financieros	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
Valor en libros, bruto	12,339	14,400	26,738	10,264	12,707	22,971
Ventas por financiamiento con clientes finales	5,225	9,850	15,075	4,491	9,080	13,571
Ventas por financiamiento con distribuidores	5,528	1,027	6,555	4,441	803	5,244
Contratos de arrendamiento financiero	1,586	3,523	5,109	1,332	2,824	4,156
Reservas para pérdidas	-192	-333	-524	-198	-348	-546
Valor en libros, neto	12,147	14,067	26,214	10,066	12,359	22,425

Riesgos crediticios
La información sobre riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros se muestra en la Tabla D 45.

Los mayores períodos de incumplimiento resultan, por lo general, en mayores reservas.

Al 31 de diciembre de 2023, se hipotecaron cuentas por cobra por servicios financieros con valor en libros de € 2,298 millones (31 de diciembre de 2022: € 1,307 millones) como garantía por pasivos por las operaciones ABS (ver nota 25 – Pasivos por financiamiento).

La Nota 34 – Gestión de riesgos financieros ofrece información adicional sobre riesgos financieros y el tipo de riesgo.

D.44

Desarrollo de reservas para pérdida para cuentas por cobrar por servicios financieros debido a pérdidas crediticias esperadas

	Pérdida crediticia esperada 12 meses	Pérdida crediticia esperada durante la vida		Total
		Sin deterioro crediticio	Con deterioro crediticio	
En millones de euros	(Etapa 1)	(Etapa 2)	(Etapa 3)	
Saldo al 1 enero, 2022	94	32	272	398
Adiciones	110	39	152	301
Cambio en revaluación	-4	20	86	102
Utilización	–	-2	-61	-63
Reversiones	-59	-17	-176	-252
Trasfer a etapa 1	36	-11	-25	–
Trasfer a etapa 2	-6	18	-12	–
Trasfer a etapa 3	-1	-5	6	–
Coversión de divisas y otros cambios	1	–	59	60
Saldo al 31 diciembre, 2022	171	74	301	546
Adiciones	70	43	138	251
Cambio en revaluación	-59	14	66	21
Utilización	-8	-10	-49	-66
Reversiones	-87	-36	-113	-236
Trasfer a etapa 1	52	-17	-34	–
Trasfer a etapa 2	-11	46	-34	–
Trasfer a etapa 3	-3	-8	11	–
Coversión de divisas y otros cambios	-2	1	11	9
Saldo al 31 diciembre, 2023	123	107	295	524

D.45

Riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros

	Pérdida crediticia esperada 12 meses	Pérdida crediticia esperada durante la vida Total		
		Con deterioro crediticio	sin deterioro crediticio	
En millones de euros	(Etapa 1)	(Etapa 2)	(Etapa 3)	
Al 31 diciembre, 2023				
Valor en libros, bruto	24,293	1,656	789	26,738
De estos				
no vencidos	23,992	888	378	25,258
vencidos 30 días y menos	301	234	46	581
vencidos 31 a 60 días	–	357	39	396
vencidos 61 a 90 días	–	177	50	228
vencidos 91 a 180 días	–	–	158	158
vencidos más de 180 días	–	–	118	118
Al 31 diciembre, 2022				
Valor en libros, bruto	21,211	1,184	576	22,971
De estos				
no vencidos	20,925	509	246	21,680
vencidos 30 días y menos	288	346	69	701
vencidos 31 a 60 días	–	243	61	304
vencidos 61 a 90 días	–	85	29	114
vencidos 91 a 180 días	–	1	76	77
vencidos más de 180 días	–	–	95	95

16. VALORES DE DEUDA NEGOCIABLES E INVERSIONES SIMILARES

Los valores de deuda negociables e inversiones similares por un valor en libros de € 1,808 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 1,145 millones) son parte de la gestión de la liquidez del Grupo Daimler Truck. Estos incluyen primordialmente instrumentos financieros registrados a valor razonable a través de resultados por un importe de € 1,365 millones (2022: € 783 millones) o a través de otros ingresos integrales por un importe de € 443 millones (2022: € 351 millones).

Cuando un requerimiento de liquidez a corto plazo es cubierto por valores cotizados, esos valores se presentan como activos circulantes.

El incremento en valores de deuda negociables e inversiones similares en 2023 en comparación con 2022 es principalmente atribuible a fondos del mercado de dinero, valuados a valor razonable a través de resultados.

La Nota 1. Información General y la Nota 33. Instrumentos financieros – contienen información adicional sobre valores de deuda negociables e inversiones similares.

17. OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

La partida "Otros activos financieros" que se muestra en el Estado Consolidado de Situación Financiera se integra tal como se muestra en la tabla D 46.

Otros activos financieros registrados a su valor razonable a través de resultados se relacionan exclusivamente con instrumentos financieros derivados no utilizados en la contabilidad de coberturas.

Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos incluyen cuentas por cobrar a subsidiarias no consolidadas y cuentas por cobrar por ajustes subsiguientes al precio de compra después de la escisión del Grupo Mercedes-Benz, que se registran a costo amortizado.

Al 31 de diciembre de 2023, se hipotecaron activos con un valor en libros de € 145 millones (31 de diciembre de 2022: € 77 millones)) como garantía por pasivos. (referirse también a la Nota 25 – Pasivos por financiamiento).

La Nota 33 – Instrumentos financieros - ofrece información adicional sobre otros activos financieros.

D.46

Otros activos financieros

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
En millones de euros	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
Instrumentos de capital e istrumentos de deuda	–	429	429	–	461	461
Registrados a valor razonable a través de otros ingsos integrales	–	118	118	–	96	96
Registrados a valor razonable a través de resultados	–	158	158	–	196	196
Valuados a costo amortizado	–	154	154	–	169	169
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	49	130	179	60	137	197
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	22	–	22	27	2	29
Otras cuentas pro cobrar financieras y otros activos financieros diversos	607	264	871	590	228	818
	678	823	1,501	677	828	1,505

18. OTROS ACTIVOS

La partida de otros activos no financieros se compone de los elementos que se muestran en la tabla D 47.

D.47

Otros activos

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Reembolsos/devoluciones impuesto sobre la renta	144	18	162	130	37	167
Reembolsos/devoluciones impuesto sobre ventas y otros impuestos	828	18	846	614	29	643
Otros reembolsos esperados	101	59	160	103	60	163
Gastos pagados por anticipado	187	22	209	156	19	175
Otros activos diversos	251	268	519	165	219	384
	1,511	385	1,896	1,168	364	1,532

La partida de otros reembolsos previstos está predominantemente relacionada con reclamaciones de recuperación contra proveedores en relación con las garantías de producto emitidas. Otros activos diversos están primordialmente relacionados con activos registrados en relación con ventas con derecho a devolución.

19. INVENTARIOS

Los inventarios están integrados tal como se muestra en la Tabla D 48.

D.48

Inventarios

En millones de euros	Al 31 diciembre, 2023	2022
Materias primas y suministros de fabricación	1,586	1,901
Trabajo en proceso	2,475	2,744
Artículos terminados, refacciones y productos para reventa	4,723	4,157
Pagos anticipados a proveedores	11	13
	8,795	8,815

En 2023, el monto de la cancelación de inventarios a valor neto realizable registrado como gasto en el costo de ventas fue de € 91 millones en (2022: € 60 millones). Los inventarios que se espera recuperar o compensar después de más de doce meses ascendieron a € 252 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre 2022: € 227 millones) y constan, principalmente, de refacciones.

Los inventarios incrementaron en € 340 millones durante 2023. El incremento en valores de inventarios se debió, entre otras cosas, a una base de costos generalmente mayor en inventarios y a un nivel ligeramente mayor de artículos terminados. Un suceso positivo en las cadenas de suministro a nivel mundial resultó en un menor nivel de trabajo en proceso.

Para garantizar obligaciones por cuentas de jubilación parcial y trabajo a largo plazo en Alemania, se hipotecó como garantía una cartera de vehículos incluidos en inventarios por un valor de € 45 millones (31 de diciembre, 2022: € 45 millones) y activos fijos (activos en arrendamiento) por € 390 millones (31 diciembre, 2022: € 354 millones) a Daimler Pension Trust e.V. al 31 de diciembre de 2023.

20. CUENTAS POR COBRAR COMERCIALES

Las cuentas por cobrar comerciales están integradas tal y como se muestra en la tabla D 49.

D.49

Cuentas por cobrar comerciales

En millones de euros	Al 31 diciembre, 2023	2022
Valor en libros bruto, circulante y no circulante	5,409	4,837
Reservas para pérdidas	-147	-155
Valor en libros, neto	5,262	4,682

Las cuentas por cobrar comerciales son cuentas por cobrar por contratos con clientes dentro del alcance de la NIIF 15.

El Grupo Daimler Truck ha transferido cuentas por cobrar comerciales por un importe de € 25 millones (2022: € 154 millones) a bancos terceros a cambio de efectivo y equivalentes de efectivo. Las cuentas por cobrar vendidas fueron dadas de baja debido a que la totalidad de riesgos y oportunidades se transfirieron a bancos externos e instituciones financieras.

Reservas por Pérdidas.
El comportamiento de las reservas por pérdidas debido a pérdidas crediticias anticipadas por cuentas por cobrar comerciales se muestra en la tabla D 50.

D.50

Desempeño de reservas para pérdidas para cuentas por cobrar comerciales debido a pérdidas crediticias esperadas

En millones de euros	Pérdida crediticia esperada durante la vida sin deterioro crediticio (Etapa 2)	con deterioro crediticio (Etapa 3)	Total
Saldo al 1 enero, 2022	28	24	52
Adiciones	9	1	10
Cambio en revaluación	2	93	95
Utilización	-5	–	-5
Reversiones	-1	-2	-3
Transfer a etapa 2	–	–	–
Transfer a etapa 3	–	–	–
Conversión de divisas y otros cambios	3	3	6
Saldo al 31 diciembre, 2022	36	119	155
Adiciones	4	1	4
Cambio en revaluación	4	–	3
Utilización	-1	–	-1
Reversiones	-2	-1	-2
Transfer a etapa 2	–	–	–
Transfer a etapa 3	–	–	–
Conversión de divisas y otros cambios	-4	-9	-12
Saldo al 31 diciembre, 2023	37	110	147

Riesgos crediticios
La información sobre riesgos crediticios incluidos en las cuentas por cobrar comerciales se muestra en la tabla D 51.

La Nota 34 – Gestión de riesgos financieros - brinda información adicional sobre riesgos financieros y tipos de riesgos.

D.51

Riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar comerciales

En millones de euros	Pérdida crediticia esperada durante la vida		Total
	Sin deterioro crediticio	Con deterioro crediticio	
Al 31 diciembre, 2023			
Valor en libros, bruto	5,244	165	5,409
De este			
No vencidos	3,987	57	4,044
vencidos 30 días o menos	704	–	704
vencidos 31 a 60 días	162	–	162
vencidos 61 a 90 días	63	–	63
vencidos 91 a 180 días	168	1	169
vencidos más de 180 días	160	106	266
Al 31 diciembre, 2022			
Valor en libros, bruto	4,681	156	4,837
de este			
no vencidos	3,857	101	3,958
vencidos 30 días o menos	441	10	451
vencidos 31 a 60 días	124	4	128
vencidos 61 a 90 días	47	1	48
vencidos 91 a 180 días	83	2	85
vencidos más de 180 días	129	38	167

21. CAPITAL

Los componentes individuales del capital y su comportamiento durante los años 2023 y 2022 se presentan en el Estado Consolidado de Cambios en el Capital del Grupo Daimler Truck, ver tabla D. 05.

Capital social.

Al 31 de diciembre de 2023, el capital social de Daimler Truck Holding AG era por un total de € 822,951,882 (31 de diciembre de 2022: € 822,951,882). El capital social está dividido en 822,951,882 acciones sin valor nominal. De conformidad con la Sección 67, Apartado 2 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz o "AktG"), los derechos y obligaciones que surgen de las acciones existen exclusivamente en relación con la Compañía por y contra las personas registradas en el registro de acciones. Con excepción de las acciones de tesorería que tiene la Compañía, de la cuales la Compañía no deriva ningún derecho, todas las acciones confieren los mismos derechos. Cada acción otorga a su titular un voto y, con excepción de cualquier acción nueva sin derecho a dividendos, una participación igual en las utilidades. Los derechos y obligaciones que surgen de las acciones se basan en la legislación aplicable, en especial las Secciones 12, 53a y siguientes, 118 y siguientes y 186 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Al 31 de diciembre de 2022, la Compañía no era titular de ninguna de sus acciones propias (acciones de tesorería).

Acciones de Tesorería

El 10 de julio de 2023, el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG resolvió implementar un programa de recompra de acciones por un valor de hasta € 2 miles de millones (excluyendo costos incidentales de adquisición) durante un período de hasta 24 meses. Las acciones de tesorería han sido adquiridas vía la bolsa de valores desde el 2 de agosto de 2023. Las acciones serán retiradas mediante una reducción de capital.

El programa de recompra de acciones se basa en la autorización otorgada por la Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG el 5 de noviembre de 2021, autorizando al Consejo de Administración a adquirir acciones de tesorería, con la aprobación del Comité de Vigilancia, hasta por un máximo del diez por ciento del capital social hasta el 31 de octubre de 2026.

Al 31 de diciembre de 2023, se adquirieron 17,668,525 acciones de tesorería por € 557 millones, y se presentan en la columna "Acción de Tesorería" en el Estado Consolidado de Cambios en el Capital. Adicionalmente, se ha registrado un pasivo financiero a corto plazo por € 103 millones por la obligación de compra máxima del actual programa de recompra de acciones, que ha sido deducido de la reserva de "Utilidades retenidas".

Para una presentación de las utilidades por acción de conformidad con la NIC 33 "Utilidades por Acción", referirse a la Nota 37, Utilidades por acción.

Reserva de capital

La reserva de capital es por un importe de € 14,277 millones atribuibles a la escisión y transacciones de aportación del año anterior a la reserva de capital de conformidad con Sección 272 Apartado 2 No. 1 del HGB.

Utilidades retenidas

Las utilidades retenidas incluyen utilidades/pérdidas acumuladas después de impuestos de Daimler Truck Holding AG y todas las subsidiarias que están incluidas en los Estados Financieros Consolidados menos cualquier utilidad distribuida y los efectos de la revaluación de planes de prestaciones definidas menos impuestos.

Dividendo

Se propondrá una moción a la Asamblea General Anual para distribuir € 1,530 millones (€ 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendo) a los accionistas de la utilidad distribuible 2023 de Daimler Truck Holding AG y – de la utilidad distribuible restante -asignar € 3,300 millones a utilidades retenidas y trasladar € 724 millones a ejercicios posteriores.

El importe de la distribución declarado considera las 805,283,357 acciones sin valor nominal con derecho a dividendos existentes al 31 de diciembre de 2023. En ese momento, la Compañía tenía 17,668,525 acciones de tesorería sobre las que no tiene derechos de conformidad con la Sección 7 1b de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Debido a que el número de acciones con derecho a dividendo cambiará para la fecha de la Asamblea General Anual debido al programa en curso de recompra de acciones, se someterá a voto en la Asamblea General Anual una propuesta de resolución que está enmendada de conformidad. Esta propuesta de resolución seguirá estipulando un dividendo de € 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendos. El importe del pago total de dividendos será reducido de conformidad al número cambiado de acciones sin valor nominal con derecho a dividendos. El importe de la utilidad trasladada incrementará de conformidad. El importe se asignará a utilidades retenidas permanecerá sin cambio.

Otras reservas

Otras reservas incluyen utilidades/pérdidas no realizadas por conversión de divisas de los estados financieros de las compañías extranjeras consolidadas y utilidades/pérdidas acumuladas no realizadas sobre la valuación de activos financieros, instrumentos financieros derivados e instrumentos de capital.

La tabla D. 02 muestra los detalles de cambios en otras reservas en otros ingresos o pérdidas integrales.

22. PAGO BASADO EN ACCIONES

Al 31 de diciembre de 2023, el Grupo tenía implementados Planes de Acciones Fantasma de Desempeño ("PPSP") de 2020 a 2022 y el Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales (VSEP) 2023. Los PPSP y VSEP se valúan como instrumentos de compensación basados en acciones liquidados en efectivo a sus respectivos valores razonables en la fecha del informe. Se pagan al final de las vigencias definidas contractualmente; los pagos prorrateados, anticipados, solo son posibles en ciertas condiciones al dejar el Grupo. Durante el primer semestre de 2023, el PPSP 2019 fue pagado.

Además, el 50 % del bono anual del Consejo de Administración (diferimiento) solo será pagado después de un período de espera de un año de acuerdo con el sistema de remuneraciones válido hasta 2022. El importe pagado real se determina mediante el desempeño de la acción de Daimler Truck Holding AG en comparación con un índice relacionado con la industria automotriz (STOXX Europe Auto Index). El valor razonable de la porción a mediano plazo del bono anual, que depende de este desempeño adicional, corresponde al valor intrínseco del compromiso en la fecha del informe. Con la implementación del sistema de remuneraciones en 2023 el diferimiento ya no es aplicable. El bono anual será pagado por completo en el siguiente año después de la fecha del informe.

Los efectos antes de impuestos de las transacciones de pago con base en acciones en el Estado de Resultados Consolidado y en el Estado Consolidado de Situación Financiera se muestran en la tabla D 53

D.53

Efectos de transacciones de pago con base en acciones

	Gasto		Provisiones 31 diciembre	
	2023	2022	2023	2022
En millones de euros				
PPSP	-136	-79	295	281
Componente de mediano plazo del bono anual de los miembros del Consejo de Administración	–	-6	6	5
	-136	-85	301	286

Planes de Acciones Fantasma de Desempeño y Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales

En 2023, el Grupo Daimler Truck adoptó y renombró su compensación a largo plazo basado en acciones. A partir de 2023 el Plan de Acciones Fantasma de Desempeño (PPSP) fue remplazado por el Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales (VSEP) y otorgado a empleados elegibles. De conformidad con el PPSP y el VSEP, el Grupo otorga acciones virtuales a empleados elegibles quienes tienen derecho a recibir un pago en efectivo después de cuatro años. Durante el período de cuatro años entre la asignación de las acciones virtuales preliminares y el pago del plan al final de la vigencia, las acciones virtuales ganan un dividendo equivalente por el importe de los dividendos pagados en el año respectivo a las acciones reales de Daimler Truck Holding AG.

El importe del pago al final de la vigencia se basa en el número (final) de acciones virtuales conferidas (determinado después de tres años dependiendo del grado de logro de ciertas cifras clave) multiplicado por el precio de la acción de Daimler Truck Holding AG (calculado como el precio promedio durante un período especificado al final de la vigencia del plan de cuatro años). El período de otorgamiento es, por lo tanto, de cuatro años. Para los planes existentes, el precio de la acción de Daimler Truck Holding AG se limita a 2.5 veces el precio en la fecha de otorgamiento. Además, los pagos para los miembros del Consejo de Administración están también limitados a 2.5 veces en PPSP y 3 veces en VSEP el valor de adjudicación utilizado para determinar el número preliminar de acciones virtuales. La limitación de pago para los miembros del Consejo de Administración también incluye los equivalentes de dividendos.

Para el VSEP 2023 actualmente otorgado, el logro de objetivos se determina con base en el desempeño relativo de la acción y objetivos selectos de sustentabilidad del Grupo Daimler Truck. Las mediciones de desempeño de las acciones relativas de la acción de Daimler Truck Holding AG incluyen dividendos (retorno total de accionistas) durante un período de tres años en comparación con el desempeño de un grupo homólogo previamente definido, el Índice MSCI World Industrials. Además de los indicadores de desempeño financiero, el VSEP 2023 incluye objetivos de sustentabilidad relacionados con temas del medio ambiente, sociales y de gobierno (ESG). Estos objetivos de sustentabilidad se derivan de la estrategia de negocios sustentables de Daimler Truck y, por lo tanto, reflejan sensibilidad al medio ambiente y la sociedad.

Para el PPSP ya otorgado, el logro de objetivos se determina con base en el desempeño relativo de la acción, que mide el desempeño del precio de un índice de capital (retorno total a accionista) con base en un grupo de iguales incluyendo a Daimler Truck Holding AG, y el retorno sobre ventas (ROS, por sus siglas en inglés) del Grupo Daimler Truck en comparación con el ROS de un grupo homólogo (promedio ponderado por ingresos).

Para el actual PPSP 2020 y 2021 incluyendo ambos años, el desempeño de la acción y el ROS para los períodos hasta la escisión, se calcularon con base en el desempeño de Mercedes-Benz Group AG (antes Daimler AG), y para los períodos posteriores a la escisión con base en el desempeño de la acción de Daimler Truck Holding AG. En el período desde el primer día de negociación de la acción de Daimler Truck Holding AG el 10 de diciembre de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2021, el promedio de los precios de las acciones de Mercedes-Benz Group AG (antes Daimler AG) y Daimler Truck Holding AG se tomó en cuenta para el desempeño relativo de la acción. El comportamiento del ROS se calculó hasta el fin de 2021 con base en Mercedes-Benz Group AG (antes Daimler AG).

Aplican regulaciones especiales al PPSP 2020 y 2021 para los miembros del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG, que anteriormente hayan sido miembros del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG (antes Daimler AG). El ROS del Grupo Daimler Truck debe ser mayor que el mismo ROS promedio del grupo de iguales para obtener la misma consecución de objetivos que los demás participantes del plan. En este caso, la desviación del ROS promedio del Grupo Daimler Truck del ROS promedio del grupo de iguales multiplicado por 1.05 determina el nivel del factor de éxito. Adicionalmente, se acordó un límite sobre consecución de objetivo al parámetro de referencia del ROS. En el caso de una consecución de objetivos de entre el 195 % y el 200 ", se lleva a cabo una comparación adicional con base en el ROS conseguido en términos absolutos. De conformidad con lo anterior, si, en el tercer trimestre del año del período de desempeño, el ROS real del negocio de Vehículos Comerciales de Daimler Truck es menor al valor del retorno objetivo estratégico del 9 %, la consecución de objetivos se restringe a 195 %.

El Grupo registra una provisión para el otorgamiento de PPSP y VSEP en el Estado Consolidado de Situación Financiera en provisiones para otros riesgos. Debido a que el pago por acción fantasma otorgada depende del precio de la acción de Daimler Truck Holding AG, el precio representa esencialmente el valor razonable de cada acción virtual a en la fecha del informe. El gasto proporcional del PPSP y VSEP registrado en los años individuales se mide con base en el precio de la acción de Daimler Truck Holding AG y la consecución de objetivos estimada.

23. PENSIONES Y OBLIGACIONES SIMILARES

La tabla D 54 muestra la composición de las provisiones para planes de pensiones y obligaciones similares.

El Grupo Daimler Truck opera planes de pensiones de prestaciones definidas y, en menor grado, planes de pensiones de aportaciones definidas, específicas en los diversos países. Adicionalmente, se registran obligaciones de prestaciones de salud menores, principalmente en los Estados Unidos.

D.54
Integración de provisiones para pensiones y obligaciones similares

	A diciembre 31,	
	2023	2022
En millones de euros		
Provisiones para prestaciones de pensiones	651	591
Provisión para otras prestaciones de jubilación	561	556
	1,212	1,147

Planes de pensiones de prestaciones definidas

Las provisiones para obligaciones de pensiones se crean para compromisos definidos con empleados activos o ex empleados del Grupo Daimler Truck y sus dependientes sobrevivientes. Los planes de pensiones de prestaciones definidas proporcionados por el Grupo Daimler Truck varían de acuerdo con las condiciones económicas, fiscales y jurídicas del país de que se trate. La mayoría de los planes de pensión de prestaciones definidas también ofrecen prestaciones en caso de invalidez y muerte.

A continuación, se describen los principales planes de pensiones del Grupo Daimler Truck.

Planes de pensiones y activos de planes de pensiones de Alemania

La mayoría de los empleados en Alemania tienen planes de pensiones de prestaciones definidas; la mayoría de los planes de pensión para la fuerza laboral activa se basa en cuentas individuales de prestaciones para el retiro, para las que el Grupo Daimler Truck realiza aportaciones anuales. El importe de las aportaciones para empleados pagado de conformidad con acuerdos de tarifas salariales depende de la clasificación de la tarifa en el año respectivo o de sus respectivos ingresos, y para los ejecutivos depende de sus respectivos ingresos.

Para los compromisos de prestaciones para el retiro asumidos hasta 2011, las aportaciones continúan siendo convertidas en componentes del capital y acreditadas en la cuenta individual de pensión con la aplicación de factores fijos relacionados con la edad de cada empleado. Los factores de conversión incluyen un incremento de valor fijo. Para los compromisos de prestaciones para el retiro asumidos a partir de 2011, el Grupo Daimler Truck garantiza, como mínimo, el valor de las aportaciones pagadas en un plan de saldos de efectivo. Los pagos de pensiones se realizan, o bien como rentas vitalicias, o mediante doce pagos parciales anuales; o mediante el pago de una suma total.

Además, existen planes de prestaciones definidas previamente concluidos, que dependen principalmente de la clasificación de tarifa salarial del empleado al momento de su transición a la fase de prestaciones y que prevén una renta vitalicia.

Al igual que los planes de pensiones financiados por el empleador que otorgan las compañías alemanas, también se ofrecen diversos modelos de compensación definida a los empleados de algunas compañías.

Las obligaciones de pensiones en Alemania, relacionadas con planes de pensión de prestaciones definidas son financiadas por fondos de inversión. Los activos se tienen en contratos de fideicomiso en administración (CTAs, por sus siglas en inglés) entre Daimler Truck Pension Trust e.V., Daimler Truck AG, Daimler Buses GmbH (anteriormente conocida como EvoBus GmbH) y Daimler Truck Financial Services GmbH en Alemania.

Planes de pensiones y activos de planes de pensiones en EE. UU.

En EE. UU. existen varios planes de pensiones de prestación definida que cubren las prestaciones de jubilación e invalidez y prometen un saldo a la edad de jubilación o prestaciones mensuales. La mayoría de los planes se basan en las aportaciones y las prestaciones del plan dependen del salario del empleado, de los años de servicio acreditados o de ambos. Mientras que la mayoría de los planes financiados por los empleados siguen abiertos para los nuevos participantes, la mayoría de los planes financiados por la empresa están cerrados para los nuevos participantes o congelados con respecto a la acumulación posterior. Las aportaciones se deducen de la nómina del trabajador y son parcialmente igualadas por el empresario. Las prestaciones prometidas llevan implícita la rentabilidad de los activos del plan. La mayoría de los planes de pensiones de EE. UU. se financian con aportaciones a un fondo fiduciario.

Planes de pensiones y activos de planes de pensiones en otros países

En Japón, principalmente, existen otros planes importantes, en los que, la mayoría de los planes están congelados y no pueden obtenerse derechos nuevos importantes de conformidad con estos planes. Los planes están relacionados con salarios finales, así como planes relacionados con componentes salariales. La mayor parte de las obligaciones del extranjero de planes de pensión de prestaciones definidas son financiadas a través de fondos de inversión.

Riesgos por planes de pensiones de prestaciones definidas y activos del plan de pensiones.
Los requerimientos generales relativos a los modelos de prestaciones para el retiro están incluidos en lineamientos que tienen validez en todo el Grupo. Por lo tanto, las prestaciones comprometidas tienen la intención de contribuir a una mayor seguridad financiera durante el retiro, y en caso de muerte o invalidez, que la respectiva compañía del Grupo Daimler Truck pueda planearlas y cumplirlas, y tener una estructura de bajo riesgo. Además, existe un comité que aprueba los nuevos planes de pensiones y las modificaciones a los planes de pensiones existentes, así como a los lineamientos relativos a las prestaciones de la compañía para el retiro.

Las obligaciones de planes de pensión de prestaciones definidos y los activos del plan de pensiones pueden estar sujetos a fluctuaciones a través del tiempo. Esto puede provocar que la situación de fondos se vea impactada de forma positiva o negativa. En el Grupo Daimler Truck, las fluctuaciones en las obligaciones de pensión de prestaciones definidas resultan principalmente de cambios en supuestos financieros, tales como tasas de descuento e incrementos en el costo de vida; pero también de cambios en supuestos demográficos, tales como expectativas de vida ajustadas. Con la mayoría de los planes, los incrementos esperados a largo plazo en sueldos y salarios no tienen un impacto en el importe de la obligación.

El valor razonable de los activos del plan está principalmente determinado por la situación en los mercados de capitales. Los eventos desfavorables, especialmente en los precios del capital y los valores con intereses fijos, podrían reducir dicho valor razonable. La amplia diversificación de inversiones, la selección de administradores de activos utilizando análisis cuantitativos y cualitativos, así como el monitoreo constante de los retornos y riesgo ayudan a reducir el riesgo de inversión. El Grupo realiza habitualmente aportaciones a los activos del plan con el fin de cubrir obligaciones futuras de planes de pensiones con prestaciones definidas.

Como principio general el objetivo del Grupo Daimler Truck es diseñar nuevos planes de pensiones como planes de prestaciones definidas con base en componentes de capital o en aportaciones anuales, o como planes de aportaciones definidas.

Reconciliación de obligaciones netas de planes de pensiones de prestaciones definidas

La tabla D 55 muestra el comportamiento de los factores relevantes.

D.55

Valor presente de obligaciones de pensiones de prestaciones definidas y valor razonable de activos del plan

	2023				2022			
En millones de euros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
Valor presentee de obligación de prestación definida al 1 enero	5,903	3,834	1,608	461	7,951	5,401	2,069	481
Costo de servicio actual	156	99	40	17	212	142	57	13
Costo por intereses	228	132	84	13	131	59	63	9
Aportaciones por participantes del plan	1	–	–	1	9	9	–	–
Utilidades (-)/pérdidas actuariales	278	194	69	15	-2,320	-1,715	-614	9
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por cambios en hipótesis demográficas	-6	-9	–	3	4	–	3	1
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por cambios en hipótesis financieras	296	228	64	4	-2,380	-1,758	-616	-6
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por ajustes de experiencias	-12	-25	5	8	56	43	-1	14
Costo de servicios anteriores, reducciones y liquidaciones	–	–	–	–	2	–	3	-1
Prestaciones de pensión pagadas	-230	-103	-97	-30	-209	-88	-95	-26
Cambios en el tipo de cambio y otros cambios	-84	23	-60	-47	127	26	125	-24
Valor presente de obligación de prestación definida al 31 diciembre	6,251	4,179	1,642	430	5,903	3,834	1,608	461
Valor presente de activos del plan al 1 enero	5,360	3,654	1,463	243	6,109	4,024	1,805	280
Resultado real sobre activos del plan	450	289	143	18	-994	-589	-375	-30
Ingresos por intereses de activos del plan	207	127	76	4	104	44	57	3
Utilidades (-)/pérdidas actuariales	244	161	68	14	-1,098	-633	-432	-33
Aportación por el empleador	90	40	29	20	318	294	2	22
Aportaciones por participantes del plan	1	–	–	1	10	9	–	1
Prestaciones de pensiones pagadas	-207	-102	-86	-20	-190	-88	-83	-19
Cambios en el tipo de cambio y otros cambios	-40	25	-54	-10	107	4	114	-11
Valor presente de activos del plan al 31 diciembre	5,654	3,907	1,495	253	5,360	3,654	1,463	243
Estado financiado al 31 diciembre	-597	-272	-147	-178	-543	-180	-145	-218
pérdida actuarial debido a límite superior de activos	–	–	–	–	-2	–	–	-2
Pasivo por prestaciones definidas, neto	-597	-272	-147	-178	-545	-180	-145	-220
registrado en otros activos	55	3	49	3	46	1	43	2
registrado en provisiones para pensiones y obligaciones similares	-651	-275	-196	-181	-591	-181	-188	-222

Integración de los activos del plan

Los activos del plan son utilizados exclusivamente para pagar prestaciones de pensiones y para cubrir los costos de administración de los activos del plan. La tabla D 56 muestra la integración de los activos del plan del Grupo Daimler Truck.

Los precios de mercado para valores y bonos están, regularmente, disponibles debido a que cotizan en mercados activos. La mayoría de los bonos tienen calificación grado inversión. Estos incluyen bonos gubernamentales de excelentes calificaciones crediticias.

La estrategia de inversiones se revisa de forma regular y se ajusta en caso de ser necesario. La estrategia de inversión es determinada por Comités de Inversión, que están integrados generalmente por representantes de los departamentos de Finanzas y Recursos Humanos de Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH y Daimler Buses GmbH. Los activos del plan de pensiones, por lo general, están orientados a la estructura de las obligaciones por pensiones.

Costo de pensiones

La tabla D 57 muestra los componentes del costo de pensiones que se incluyen en el Estado de Resultados Consolidado.

D.56

Integración de activos del plan

	Al 31 diciembre, 2023				Al 31 diciembre, 2022			
En millones de euros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
Instrumentos de capital	1,425	1,102	254	69	1,194	807	322	65
Bonos	2,932	1,798	996	138	2,697	1,683	875	139
Bonos gubernamentales	625	420	131	74	675	284	323	68
Bonos corporativos	2,306	1,378	865	63	2,021	1,399	552	70
Boss con titulización	1	–	–	1	1	–	–	1
Otros instrumentos negociados en bolsa	21	20	–	1	17	16	–	1
Instrumentos negociados en bolsa	4,377	2,920	1,249	208	3,908	2,506	1,197	205
Instrumentos alternativos	199	4	175	20	173	–	172	1
Bienes inmuebles	47	–	34	13	56	–	45	11
Otros instrumentos no negociados en bolsa	473	468	–	5	530	504	–	26
Efectivo y equivalentes de efectivo	558	514	37	7	693	644	49	–
Instrumentos no negociados en bolsa	1,277	986	246	45	1,452	1,148	266	38
Valor razonable de activos del plan	5,654	3,907	1,495	252	5,360	3,654	1,463	243

D.57

Costo de pensiones

	2023				2022			
En millones de euros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
Costo de servicio actual	-156	-99	-40	-17	-212	-142	-57	-13
Costo de servicio anterior, reducciones y liquidaciones	–	–	–	–	-2	–	-3	1
Gasto por intereses, neto	-22	-5	-8	-9	-27	-15	-6	-6
	-177	-104	-47	-26	-241	-157	-66	-18

Hipótesis de valuación
La fecha de valuación de las obligaciones por pensiones con prestaciones definidas y de los activos de planes del Grupo Daimler Truck, generalmente es el 31 de diciembre. La fecha de valuación de los costos netos periódicos por pensiones del Grupo Daimler Truck generalmente es el 1 de enero. Las hipótesis utilizadas para calcular las obligaciones por prestaciones definidas varían de acuerdo con las condiciones económicas del país en el que se encuentran dichos planes de pensiones. El cálculo para las obligaciones por prestaciones definidas para planes de Alemania utiliza la esperanza de vida con base en las tablas de mortalidad de G. Huebeck 2018. Las tablas reflejan las estadísticas más recientes del sistema estatutario de seguros de pensión y de la Oficina Federal de Estadística de Alemania. Para los planes en el extranjero, se utilizan métodos de valuación comparables y específicos por país.

La tabla D 58 muestra los factores de valuación promedio ponderados significativos utilizados para calcular las obligaciones de pensiones con prestaciones.

Análisis de sensibilidad
Un aumento o disminución en las principales hipótesis actuariales afectaría el valor presente de las obligaciones de pensiones con prestaciones definidas, tal como se muestra en la tabla D 59.

Los cálculos realizados por actuarios se llevaron a cabo en aislamiento en relación con los parámetros de evaluación que se consideran materiales. Esto significa que, en caso de una variación simultánea en varios parámetros, los resultados individuales no pueden sumarse debido a efectos de correlación. Con un cambio en los parámetros, las sensibilidades mostradas no pueden ser utilizadas para derivar un desempeño lineal de la obligación de prestaciones definidas.

Para el cálculo de la sensibilidad de la esperanza de vida, se alcanzó una esperanza de vida de un año más o un año menos para una persona de referencia, mediante factores fijos (no dependientes de la edad).

D.58

Factores significativos para el cálculo de obligaciones de prestaciones definidas

	Al 31 diciembre,		Al 31 diciembre,		Al 31 diciembre,	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
	Planes Alemania	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Planes EE. UU.	Otros	Otros
En porcentaje						
Tasas de descuento	3.3	3.8	5.1	5.4	5.0	3.4
Incremento esperado en el costo de vida	2.2	2.2	–	–	–	–

1 Para planes de Alemania, los incrementos esperados en el costo de vida pueden afectar – dependiendo del diseño del plan de pensiones – la obligación a los empleados activos del Grupo Daimler Truck así como a jubilados y sus sobrevivientes. Para la mayoría de los planes de Alemania, los incrementos esperados en el costo de vida no tienen un impacto matal en el importe de la obligación.

D.59

Análisis de sensibilidad para el valor presente de obligaciones de pensiones con prestaciones definidas

		Al 31 diciembre, 2023				Al 31 diciembre, 2022			
En millones de euros		Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
Sensibilidad por tasas de descuento	0.25%	-188	-130	-47	-12	-196	-121	-52	-23
Sensibilidad por tasas de descuento	-0.25%	193	137	49	7	179	128	41	10
Sensibilidad por incrementos esperados en el costo de vida	0.10%	6	6	–	–	5	5	–	–
Sensibilidad por incrementos esperados en el costo de vida	-0.10%	-9	-6	–	-3	-7	-5	–	-2
Sensibilidad por esperanza de vida	+1 año	102	23	79	-1	58	17	38	3
Sensibilidad por esperanza de vida	-1 año	-108	-21	-82	-4	-87	-15	-56	-16

Efecto en flujos de efectivo futuros
El Grupo Daimler Truck actualmente planea realizar aportaciones por € 139 millones a sus planes de pensión para el año 2024. Por lo general, el importe final es determinado en el cuarto trimestre del ejercicio fiscal. En 2023, las asignaciones a los activos del plan fueron por un importe de € 90 millones (2022: € 318 millones, de los cuales se asignaron € 250 millones con base en el acuerdo de separación de 2021).

El Grupo Daimler Truck espera realizar pagos por prestaciones de pensiones por € 237 millones en 2024.

La tabla D 60 muestra la duración promedio ponderadas de las obligaciones por prestaciones definidas.

D.60
Duración promedio ponderada de obligaciones de prestaciones definidas

	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
En años		
Planes Alemania	14	14
Planes EE. UU.	13	13
Otros planes	9	11

Planes de pensiones de aportaciones definidas
Como planes de pensiones de aportaciones definidas, el Grupo Daimler Truck efectúa aportaciones a pólizas de seguros o fondos de inversión externos. Fundamentalmente, no existen riesgos u obligaciones contractuales adicionales para el Grupo Daimler Truck además de las aportaciones definidas. El Grupo Daimler Truck también paga aportaciones a esquemas de pensiones gubernamentales. En 2023, los gastos totales de planes de aportaciones definidas ascendieron a € 607 millones (2022: € 584 millones). De estos pagos, € 495 millones (2022: € 479 millones) se relacionan con planes de pensiones gubernamentales y € 111 millones (2022: € 105 millones) con planes de pensiones de aportaciones definidas.

Otras prestaciones de jubilación
Ciertas entidades legales extranjeras y operaciones incluidas en el Grupo Daimler Truck, principalmente en los Estados Unidos, proporcionan a sus empleados prestaciones de cuidados de salud a la jubilación con derechos definidos, que deben contabilizarse como planes de prestaciones definidas. Debido a que los planes no son financiados, los pasivos del balance general son iguales al valor presente de las obligaciones de prestaciones definidas por € 561 millones (31 de diciembre de 2022: € 556 millones). El gasto neto fue por un importe total de € 39 millones (2022: € 32 millones).

Los riesgos relacionados con compromisos por otras prestaciones de jubilación (cuidados médicos) están relacionados con costos crecientes de cuidados de salud menor aportación a estos costos por parte del sector público. Adicionalmente, estos planes están sujetos a los riesgos habituales para planes de prestaciones definidas, específicamente al riesgo de cambios en tasas de descuento.

24. PROVISIONES PARA OTROS RIESGOS
La tabla D 61 resume el comportamiento de las provisiones para otros riesgos.

Garantías de producto
El Grupo Daimler Truck emite diversos tipos de garantías de productos, de conformidad con los cuales garantiza generalmente el desempeño de productos entregados y servicios prestados durante un período específico. La provisión para estas garantías de productos cubre los costos esperados de los reclamos de garantías legales y contractuales, así como los costos estimados de concesiones de crédito mercantil y las campañas de retiro de productos del mercado. La fecha de utilización de las garantías de producto depende de la incidencia de los reclamos de garantía y puede abarcar todo el plazo de las garantías de producto. Se espera una salida de efectivo por garantías de producto principalmente dentro del período que abarca hasta el año 2025.

Costos de personal y sociales
Las provisiones para costos de personal y sociales incluyen principalmente los gastos estimados del Grupo Daimler Truck por bonos anuales a los empleados y bonos a directivos, así como planes de retiro anticipado. Las adiciones registradas en las provisiones para participación en las utilidades y bonos a directivos en el ejercicio del informe, por lo general, representan salidas de efectivo en el ejercicio siguiente. Se anticipa que, las salidas de efectivo para provisiones por obligaciones relacionadas con costos de personal y costos sociales ocurran principalmente dentro de un período que abarca hasta 2027.

Responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios.
Las provisiones para responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios incluyen costos por diversos procedimientos legales, reclamos e investigaciones gubernamentales, que pueden resultar particularmente en pagos de compensación, daños punitivos u otras acciones costosas. Las salidas de efectivo relacionadas con provisiones por responsabilidades y riegos de litigio, así como procedimientos oficiales se esperan, principalmente, dentro de un período que concluye en 2027.

La Nota 31 – Procedimientos legales - ofrece información adicional sobre responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios.

Otros
Las provisiones para otros riesgos incluyen, particularmente, costos esperados por provisiones para riesgos de protección ambiental, costos de desmantelamiento, gastos de ventas, otros impuestos y medidas de reestructuración (incluyendo pagos de compensación). También incluyen provisiones para riesgos de pérdida de transacciones pendientes y otros riesgos diversos que no pueden asignarse a ninguna otra clase de provisión.

D.61

Provisiones para otros riesgos

En millones de euros	Garantías de producto	Costos sociales y de personal	Riesgos de responsabilidad y litigio y procedimientos regulatorios	Otros	Total
Saldo al 1 enero, 2022	1,688	1,489	1,070	443	4,690
Adiciones	1,387	880	79	231	2,577
Utilizaciones	-970	-611	-106	-159	-1,846
Reversiones	-188	-81	-52	-78	-399
Composición y efectos por cambios en tasas de descuento	–	-117	-9	-13	-139
Conversión de divisas y otros cambios	35	9	15	7	66
Saldo al 31 diciembre, 2022	1,952	1,569	997	431	4,949
circulantes	856	892	127	331	2,206
no circulantes	1,096	677	870	100	2,743
Adiciones	1,484	1,051	56	227	2,819
Utilizaciones	-1,030	-766	-79	-223	-2,097
Reversiones	-172	-131	-72	-68	-442
Composición y efectos por cambios en tasas de descuento	52	41	32	4	129
Conversión de divisas y otros cambios	-56	25	-11	-12	-54
Saldo al 31 diciembre, 2023	2,231	1,790	923	360	5,303
circulantes	983	1,124	153	260	2,520
no circulantes	1,248	666	770	100	2,784

25. PASIVOS POR FINANCIAMIENTO

La tabla D 62 muestra la integración del rubro de pasivos por financiamiento. La Nota 34 – Gestión de riesgos financieros - ofrece información sobre los vencimientos de pasivos por arrendamiento.

En el ejercicio fiscal 2023, los pasivos por financiamiento incrementaron principalmente debido a la emisión de bonos por € 5,960 millones y Valores Respaldados por Activo (ABS) con un volumen total de € 1,913 millones. Esto fue compensado por la amortización de bonos por un importe de € 3,014 millones.

Los pasivos ante instituciones financieras incluyen un pasivo financiero circulante por € 103 millones por la obligación de compra del actual programa de recompra de acciones.

Las participaciones minoritarias incluidas en los pasivos por financiamiento están en posesión de Mercedes-Benz Grund Services GmbH en las entidades Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstückvewaltungs GmbH & Co. OHGs, y Daimler Truck Grundstückvewaltungs GmbH & Co. OHG y son contabilizadas como pasivos por financiamiento de conformidad con la NIC 32.

D.62

Pasivos por financiamiento

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
En millones de euros	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
Pagarés/bonos	2,678	11,527	14,205	3,061	8,290	11,351
Papel commercial	90	–	90	–	–	–
Pasivos ante instituciones financieras	4,388	2,882	7,269	3,237	2,812	6,049
Pasivos por transacciones ABS	905	1,085	1,990	528	483	1,011
Pasivos por arrendamientos	189	960	1,149	181	1,002	1,183
Orpestamos y otros pasivos por financiamiento	352	458	810	503	549	1,052
Participaciones minoritarias (instrumentos con opción de venta) de conformidad con la NIC 32	–	213	213	–	191	191
	8,602	17,125	25,727	7,511	13,328	20,839

26. OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La Tabla D 63 muestra la integración de otros pasivos financieros.

Los pasivos financieros registrados a su valor razonable a través de resultados se relacionan exclusivamente con instrumentos financieros derivados que no son utilizados en la contabilidad de coberturas.

Para más información sobre otros pasivos financieros, ver la nota 33 – Instrumentos financieros.

D.63

Otros pasivos financieros

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
En millones de euros	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
Instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas	50	399	449	36	519	555
Pasivos financieros a valor razonable registrados en resultados	25	14	39	13	–	13
Otros pasivos financieros diversos	2,795	1,401	4,197	2,667	1,591	4,258
Pasivos por garantías de valor residual	636	1,271	1,907	756	1,374	2,130
Pasivos por sueldos y salarios	563	–	563	633	47	680
Gastos por intereses devengados	645	–	645	358	–	358
Depósitos recibidos	319	21	340	358	22	380
Otros	633	109	742	562	148	710
	2,870	1,814	4,684	2,716	2,110	4,826

27. INGRESOS DIFERIDOS

La tabla D 64 muestra la integración de los ingresos diferidos.

La disminución durante 2023 se debió principalmente al diferimiento de ingresos por ventas recibidos por ventas con garantías de valor residual en compañías del Negocio Industrial.

D.64

Ingresos diferidos

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
En millones de euros	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
Diferimiento de ingresos por ventas recibidos por ventas con garantías de valor residual	466	960	1,426	560	977	1,537
Diferimiento de pagos de renta anticipados recibidos de acuerdos de arrendamientos operativos	24	5	30	53	2	55
Otros ingresos diferidos	32	19	51	42	21	63
	522	984	1,506	655	1,000	1,655

28. PASIVOS POR REEMBOLSOS Y CONTRACTUALES

La tabla D 65 muestra la integración de los pasivos por reembolsos y contractuales.

Otros pasivos contractuales y otros pasivos por reembolsos incluyen primordialmente pagos anticipados y ventas con derecho a devolución, respectivamente.

D.65

Pasivos contractuales y por reembolsos

	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
En millones de euros		
Pasivos contractuales	3,505	3,166
Contratos de servicio y mantenimietno y garantías extendidas	2,795	2,624
Otros pasivos contractuales	710	542
Pasivos por reembolsos	771	645
Obligaciones por transacciones de ventas	530	448
Otros pasivos por reembolsos	241	197
Pasivos contractuales y por reembolsos	4,275	3,811
circulantes	2,106	1,940
no circulantes	2,169	1,871

29. OTROS PASIVOS

La Tabla D 66 muestra la integración de la partida de otros pasivos.

D.66

Otros pasivos

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Pasivos por impuesto sobre la renta	287	95	382	173	37	210
Otros pasivos fiscales	581	–	581	466	–	466
Otros pasivos diversos	208	12	220	63	16	78
	1,076	107	1,183	701	53	754

30. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

Cálculo de Fondos

Al 31 de diciembre de 2023 el efectivo y equivalentes de efectivo incluyeron fondos restringidos por € 151 millones (31 de diciembre de 2022: € 102 millones). Los fondos restringidos se relacionan principalmente con subsidiarias en las que aplican controles cambiarios por lo que el Grupo Daimler Truck tiene acceso restringido a los fondos.

Durante 2023, el efectivo y equivalentes de efectivo incrementaron en € 1,123 millones después de ajustes por efectos del tipo de cambio. Esto se debió primordialmente a entradas de efectivo por empréstitos en los mercados internacionales de dinero y capitales, así como salidas de efectivo por actividades de operación, fondos del mercado de dinero, y por la amortización de pasivos por financiamiento. Los dividendos pagados y el programa de recompra de acciones conllevaron a salidas de efectivo adicionales.

En 2022, la disminución en efectivo y equivalentes de efectivo en € 1,300 millones resultó principalmente de pagos por los negocios adquiridos de Financial Services, amortizaciones de préstamos a bancos, salidas de efectivo por actividades de operación e inversiones a corto plazo en fondos mutuos; sin embargo, fue compensada por entradas de efectivo por empréstitos en los mercados internacionales de dinero y capitales.

Efectivo proveniente de actividades de operación

En 2023 y 2022, el incremento en cuentas por servicios financieros tuvo un efecto negativo sobre los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación, impulsado primordialmente por nuevos negocios en el segmento Financial Services.

Otros ingresos y gastos distintos a efectivo relacionados primordialmente por la participación de utilidades del Grupo de compañías registradas con el método de participación. Adicionalmente, en 2022, existió una pérdida por deterioro de la inversión registrada con el método de participación de Daimler KAMAZ Trucks Holding GmbH en relación con la guerra entre Rusia y Ucrania. También, en 2022 existieron flujos de efectivo por actividades de operación incluyendo una salida de efectivo por € 171 millones como parte del servicio de Financial Services adquirido para el cumplimiento de relaciones prexistentes entre el Grupo Daimler Truck y las entidades adquiridas.

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación en 2023 también fueron positivamente afectados por cuentas por cobrar comerciales vendidas a bancos externos e instituciones financieras por € 25 millones (2022: € 154 millones) y se hace referencia a las mismas en la Nota 20. Cuentas por cobrar comerciales.

La tabla D 67 muestra los activos y pasivos de operación.

D.67

Otros activos y pasivos de operación

En millones de euros	2023	2022
Provisiones	463	137
Instrumentos financieros	57	-6
Otros activos y pasivos diversos	296	146
	816	277

La tabla D 68 muestra flujos de efectivo adicionales incluidos en efectivo proveniente de actividades de operación.

D.68

Flujos de efectivo incluidos en flujos de efectivo provenientes de actividades de operación

En millones de euros	2023	2022
Intereses pagados	-62	-207
Intereses recibidos	351	195
Dividendos recibidos por inversiones registradas con el método de participación	16	13
Dividendos recibidos de otras participaciones accionarias	9	7

Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión incluyeron € 1,305 millones relacionados con adiciones a propiedades, plantas y equipo y activos intangibles (2022: € 1,132 millones).

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión en 2022 también incluyeron contraprestación pagada al Grupo Mercedes-Benz en relación con el negocio adquirido de Financial Services, de los cuales € 1,271 millones estaban relacionados con la amortización de pasivos por financiamiento y se asignó al Negocio Industrial.

Además, tal como se explica en la Nota 33. Instrumentos Financieros, las inversiones a corto plazo en fondos mutuos también se reflejan como flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión.

Flujos de Efectivo provenientes de actividades de financiamiento
Los flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento resultaron principalmente de la recaudación de fondos en los mercados internacionales de capitales y dinero mediante la emisión de bonos principalmente en EE. UU., los Países Bajos y Canadá, por la emisión de Valores Respaldados por Activos (ABS) y, en 2023, compensados por dividendos pagados a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por € 1,070 millones y el inicio del programa de recompra de acciones por € 557 millones.

La Tabla D. 69 muestra los cambios en pasivos por financiamiento que surgen de actividades de financiamiento, incluyendo flujos de efectivo por la cobertura de riesgos de divisas de pasivos por financiamiento, divididos en componentes de efectivo y distintos a efectivo.

Las entradas netas de efectivo por pasivos por financiamiento incluyen pagos por la reducción de pasivos de arrendamiento pendientes de pago por € 217 millones (2022: € 192 millones)

D.69

Cambios en pasivos de financiamiento por actividades de financiamiento[1]

En millones de euros	2023	2022
Saldo al 1 enero[2]	20,838	16,564
Entradas netas de efectivo por actividades de financiamiento	4,654	3,409
Efectos distintos a efectivo:		
Cambios en tipos de cambio extranjeros	-400	582
Cambios en valuación de mercado y coberturas de divisas para pasivos por financiamiento	235	-521
Cambios en pasivos por financiamiento por programa de recompra de acciones	103	–
Cambios por la adquisición o disposición de participaciones accionarias	–	599
Cambios en valor razonable de derivados	12	34
Otros cambios	304	162
Saldo al 31 diciembre[2]	25,747	20,838

1 Pasivos por actividades de financiamiento incluyen actividades de cobertura en relación con transacciones de financiamiento por € +20 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 diciembre de 2022: € -1 millones; 1 enero 2022: € -35 millones)

31 PROCEDIMIENTOS LEGALES
Las subsidiarias de Daimler Truck Holding AG (especialmente Daimler Truck AG) enfrentan diversos procedimientos legales, demandas y órdenes e investigaciones gubernamentales (procedimientos legales) que se relacionan con un gran número de temas, incluyendo seguridad vehicular, emisiones, ahorro de combustible, servicios financieros, relaciones con distribuidores y proveedores y otras relaciones contractuales, derechos de propiedad intelectual (incluyendo sin limitación, acciones por violaciones a patentes), reclamos de garantías, aspectos ambientales, asuntos antimonopolio (incluyendo acciones legales por daños y perjuicios). En caso de que el resultado de dichos procedimientos legales sea perjudicial para el Grupo Daimler Truck, o si se solucionan esos procedimientos legales, es posible que el Grupo deba pagar daños compensatorios y punitivos sustanciales o emprender acciones de servicio, campañas de retiro de productos del mercado, penalidades monetarias u otras acciones de alto costo. Los procedimientos legales y acuerdos relacionados pueden tener también un impacto en la reputación del Grupo.

En específico, los fabricantes de vehículos similares al Grupo pueden enfrentarse a investigaciones regulatorias y multas por el no cumplimiento de las normas o reglas gubernamentales, así como reclamos de clientes y litigios resultantes de cualquier defecto y las posteriores consecuencias sobre el uso o seguridad del producto. Las demandas colectivas, cuando están disponibles, y la responsabilidad de producto, en particular, pueden tener consecuencias financieras sustanciales.

El Grupo, por lo general, registra provisiones para garantías en sus Estados Financieros Consolidados con base en la experiencia anterior y reclamos conocidos, pero dichas provisiones pueden no resultar adecuadas para cualquier pasivo incurrido como resultado de posibles defectos en los vehículos. Además, los productos defectuosos, reclamos por responsabilidad de producto, retiros de productos del mercado y problemas similares pueden dañar la reputación del Grupo.

Procedimientos antimonopolio (incluyendo acciones por daños y perjuicios)
Mercedes-Benz Group AG, bajo el antiguo nombre Daimler AG, la antigua empresa matriz de Daimler Truck AG, estuvo sujeto a procedimientos antimonopolio iniciados por la Comisión Europea. En julio de 2016, la Comisión Europea emitió una decisión de conciliación contra Daimler AG (ahora conocido como Mercedes-Benz Group AG) y cuatro otros fabricantes europeos de camiones por su participación en comportamiento anticompetitivo en violación a las reglas europeas antimonopolio en relación con la fijación de precios y la transferencia de costos de cumplimiento con estrictas reglas de emisión para camiones.

La Comisión Europea determinó que Daimler AG participó en los acuerdos relevantes desde el 17 de enero de 1997 hasta el 18 de enero de 2011. La multa individual impuesta a Daimler AG por la Comisión Europea de conformidad con la decisión de conciliación fue por un importe de € 1.09 miles de millones y se pagó íntegramente en el 2016.

Después de la decisión de conciliación por parte de la Comisión Europea, se han interpuesto acciones legales, acciones colectivas y otras formas de reparación legal por daños y perjuicios, por parte de clientes directos e indirectos de camiones. Los reclamos por daños y perjuicios podrían resultar en pasivos sustanciales para el Grupo Daimler Truck, así como importantes costos desembolsados por medidas de defensa, que podrían tener un efecto material adverso sobre sus operaciones y recursos financieros.

En relación con violaciones antimonopolio que se describen con anterioridad, la mayoría de los reclamos sustanciales (incluyendo ciertos tipos de demandas colectivas) están pendientes o han sido iniciados en Alemania, el Reino Unido, los Países Bajos y España. También existen reclamos pendientes en ciertos otros países europeos y en Israel (en total, aproximadamente 20 países).

El Grupo Daimler Truck emprende recursos legales adecuados para defenderse y refleja constantemente jurisprudencia en desarrollo en sus evaluaciones de riesgos y decisiones estratégicas.

De conformidad con la NIC 37 – Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes – (párrafo 92), no se revela información adicional en relación con las provisiones y/ o pasivos contingentes registrados o el grado al que estos han sido registrados, con el fin de no perjudicar la situación del Grupo.

Estimaciones contables y criterios de la administración relacionados con la totalidad de los procedimientos legales
Los riesgos resultantes de los procedimientos legales en ocasiones no pueden ser evaluados de forma confiable o solo a un grado limitado. Por lo tanto, las provisiones reconocidas para ciertos procedimientos legales pueden resultar insuficientes una vez que han concluido estos procedimientos. El Grupo puede también resultar responsable por pagos en procedimientos legales por los que no se hayan registrado provisiones y/o no se hayan informado pasivos contingentes. Existe incertidumbre en relación con los importes o fechas de pago de posibles salidas de efectivo. Aunque el resultado legal de estos procedimientos podría afectar de forma sustancial los resultados de operación del Grupo Daimler Truck y sus flujos de efectivo para un período determinado de información, el Grupo Daimler Truck cree que este no debe ejercer una influencia sostenida sobre la rentabilidad, liquidez y recursos de capital o situación financiera del Grupo.

32. PASIVOS CONTINGENTES Y OTRAS OBLIGACIONES FINANCIERAS

Pasivos contingentes

Al 31 de diciembre de 2023, el mejor estimado de obligaciones por **pasivos contingentes** era por € 575 millones (31 de diciembre de 2022: € 632 de millones). Los pasivos contingentes están principalmente relacionados con procedimientos legales.

Otras obligaciones financieras

Al 31 de diciembre de 2023, existen otras obligaciones financieras por la adquisición de activos intangibles, propiedades, plantas y equipo y equipo en arrendamientos operativos fue por un importe de € 640 millones (31 de diciembre de 2022: € 440 millones). Al 31 de diciembre de 2023, otras obligaciones financieras eran por un importe de € 388 millones (31 de diciembre de 2022: € 404 millones) que incluyen compromisos de capital con los negocios conjuntos Greenlane Infrastructure, y Commercial Vehicle Charging Europe BV.

Además, el Grupo Daimler Truck ha emitido compromisos de deuda irrevocables al 31 de diciembre de 2023 y 2022. Estos compromisos de deuda no han sido utilizados a la fecha. La nota 34 – Gestión de riesgos financieros - incluye más información sobre estos compromisos de deuda irrevocables.

Otras obligaciones financieras posteriores a la transferencia de activos de 2019

En 2019, Mercedes-Benz Group AG transfirió partes de sus operaciones comerciales a Daimler Truck AG y Mercedes-Benz Group AG. De conformidad con la Sección 133 de la Ley de Transformación de Alemania (Umwandlungsgesetz o UmwG), las tres entidades legales son responsables de forma solidaria y conjunta por la totalidad es los pasivos de Mercedes-Benz Group AG que existían antes de la fecha de registro de la transferencia de activos en el registro comercial.

Daimler Truck AG será responsable de estos pasivos que existían antes de que la escisión entrara en vigor durante un período de cinco años, iniciando a partir de la fecha del anuncio del registro de la transferencia de activos en el registro comercial del Mercedes-Benz Group AG en el Tribunal de Distrito de Stuttgart. Debido a que las obligaciones por pensiones con base en la Ley de Pensiones para Compañías de Alemania (Betriebsrentengesetz), el período es de diez años.

Otras obligaciones financieras posteriores a la desconsolidación de 2021.

En diciembre de 2021, Mercedes-Benz Group AG se escindió y transfirió todos los activos de Daimler Truck AG a Daimler Truck Holding AG. De conformidad con la Sección 133 de la Ley de Transformación de Alemania (UmwG), DTH es responsable de forma solidaria y conjunta por la totalidad es los pasivos de Mercedes-Benz Group AG que existían antes de la fecha de registro de la transferencia de activos en el registro comercial, incluyendo aquellos por la escisión en 2019.

Daimler Truck Holding AG será responsable de estos pasivos que existían antes de que la desconsolidación entrara en vigor durante un período de cinco años, iniciando a partir de la fecha del anuncio del registro de la escisión el registro comercial del Mercedes-Benz Group AG en el Tribunal de Distrito de Stuttgart. Debido a que las obligaciones por pensiones con base en la Ley de Pensiones para Compañías de Alemania (Betriebsrentengesetz), el período es de diez años.

Los compromisos por pensiones son cubiertos por activos planeados (referirse a la Nota 23 – Pensiones y obligaciones similares) y no están incluidos en las obligaciones potenciales.

De acuerdo con la apreciación actual, se considera improbable un reclamo en relación con la relación de pasivos subsiguientes entre las entidades.

33. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros
La tabla D 70 muestra los valores en libros y los valores razonables de las respectivas clases de los instrumentos financieros del Grupo Daimler Truck, excluyendo instrumentos de capital mantenidos a costo amortizado y fuera del alcance de la NIIF 9; y pasivos por arrendamiento. Los instrumentos de capital, que se registran a valor razonable en otros ingresos integrales, se muestran en la tabla D 70 e incluyen diversas inversiones que no son materiales en lo individual. En lo general, el Grupo Daimler Truck no pretende vender los instrumentos de capital que se presentan al 31 de diciembre de 2023.

El valor razonable de un instrumento financiero es el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes de mercado en la fecha de valuación. Considerando los diversos factores de influencia, los valores razonables reportados solo pueden considerarse como indicadores de los precios que realmente podrían obtenerse en el mercado.

Los valores razonables se calcularon con base en la información de mercado disponible en la fecha del balance general. Los métodos y premisas que se utilizaron se explican en la Nota 1. Información General y principales políticas contables.

Contratos de factoraje inverso
Al 31 de diciembre de 2023, cuentas por cobrar por un importe de € 302 millones están sujetas a contratos de factoraje (31 de diciembre de 2022: € 260 millones)

D.70

Valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros

	Al 31 diciembre, 2023		Al 31 diciembre, 2022	
En millones de euros	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Activos financieros				
Cuentas por cobrar por servicios financieros	26,214	26,066	22,425	22,129
Cuentas por cobrar comerciales	5,262	5,262	4,682	4,682
Efectivo y equivalentes de efectivo	7,067	7,067	5,944	5,944
Valores de deuda negociables e inversiones similares	1,808	1,808	1,145	1,145
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	443	443	351	351
Registrados a valor razonable a través de resultados	1,365	1,365	783	783
Valuados a costo amortizado	–	–	11	11
Otros activos financieros				
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	275	275	292	292
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	118	118	96	96
Registrados a valor razonable a través de resultados	158	158	196	196
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	22	22	29	29
Instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas	179	179	197	197
Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos	871	871	818	818
	41,697	41,549	35,532	35,236
Pasivos financieros				
Pasivos por financiamiento[1]	24,578	24,561	19,656	19,320
Cuentas por pagar comerciales	5,059	5,059	5,317	5,317
Otros pasivos financieros				
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	39	39	13	13
Instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas	449	449	555	555
Otros pasivos financieros diversos	4,197	4,197	4,258	4,258
Pasivos contractuales y por reembolsos				
Obligaciones por transacciones de ventas	530	530	448	448
	34,850	34,833	30,247	29,911

1 El valor razonable al 31 de diciembre, 2022 se ha ajustado debido a un error insignificante.

Compensación de instrumentos financieros

El Grupo Daimler Truck concluye transacciones con derivados de conformidad con acuerdos marco de neteo (acuerdos marco) de la ISDA (*International Swaps and Derivatives Association*) y otros acuerdos marco nacionales comparables. Sin embargo, estos acuerdos no cumplen con los criterios de neteo en el Estado Consolidado de Situación Financiera, ya que únicamente permiten el neteo en caso de eventos futuros, tales como incumplimiento o insolvencia por parte del Grupo o de su contraparte.

La tabla D 71 muestra los valores en libros de los instrumentos financieros derivados sujetos a los acuerdos descritos, así como los posibles efectos financieros del neteo de conformidad con los acuerdos marco de neteo.

D.71

Información de instrumentos financieros registrados sujetos a acuerdo marco de neteo aplicable, o un acuerdo similar

	Al 31 diciembre, 2023			Al 31 diciembre, 2022		
	Importes brutos y netos de instrumentos financieros derivados en el Estado Consolidado de Situación Financiera	Importes sujetos a acuerdos marco de neteo	Importes netos	Importes brutos y netos de instrumentos financieros derivados en el Estado Consolidado de Situación Financiera	Importes sujetos a acuerdos marco de neteo	Importes netos
En millones de euros						
Otros activos financeros[1]	201	-124	77	226	-123	103
Otros pasivos financieros[2]	487	-124	363	568	-123	445

1 Los otros activos financieros sujetos a un acuerdo marco de neteo incluyen instrumentos financieros derivados que se incluyen en la contabilidad de cobertura y activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados (Ver Nota 17. Otros activos financieros).

2 Los otros pasivos financieros sujetos a un acuerdo marco de neteo incluyen instrumentos financieros derivados que se incluyen en la contabilidad de coberturas y pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados (Ver Nota 26. Otros pasivos financieros).

Jerarquías de Valuación

La tabla D 72 muestra un panorama general de la clasificación en jerarquías de valuación de activos y pasivos financieros registrados a valor razonable (de conformidad con la NIIF 13 – Valuación a valor razonable).

Al final de cada período de informe, el Grupo revisa la necesidad de reclasificación entre jerarquías de valuación.

El riesgo crediticio por instrumentos financieros derivados que se asigna al Nivel 2 de la jerarquía de valuación se determina con base en las careras gestionadas en base neta.

D.72

Jerarquía de valuación de activos y pasivos financieros registrados a valor razonable

	Al 31 diciembre, 2023				Al 31 diciembre, 2022			
En millones de euros	Total	Nivel 1[1]	Nivel 2[2]	Nivel 3[3]	Total	Nivel 1[1]	Nivel 2[2]	Nivel 3[3]
Activos financieros registrados a valor razonable								
Instrumentos de deuda negociables	1,808	1,292	516	–	1,134	748	386	–
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	443	44	399	–	351	44	307	–
Registrados a valor razonable a través de resultados	1,365	1,249	116	–	783	704	79	–
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	275	158	22	95	292	171	22	99
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	118	112	–	5	96	88	–	8
Registrados a valor razonable a través de resultados	158	46	22	90	196	83	22	91
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	22	–	22	–	29	–	29	–
Instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas	179	–	179	–	197	–	197	–
	2,284	1,450	738	95	1,652	919	634	99
Pasivos financieros registrados a valor razonable								
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	39	–	13	25	13	–	13	–
Instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas	449	–	449	–	555	–	555	–
	487	–	462	25	568	–	568	–

1 Valuación a valor razonable se basa en precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para estos activos y pasivos o unos idénticos.
2 Valuación a valor razonable se basa en información observable en mercados activos, o bien directamente (es decir, como precios) o indirectamente (es decir, de precios).
3 Valuación a valor razonable se basa en información para la que no existe información de mercado observable.

La tabla D 73 muestra la clasificación de jerarquías de valuación (de acuerdo con la NIIF 13) en la que se clasifican los valores razonables de los activos y pasivos financieros, que no se registran a valor razonable en el Estado Consolidado de Situación Financiera.

D.73

Jerarquía de valuación de activos y pasivos financieros no registrados a valor razonable

	Al 31 diciembre, 2023				Al 31 diciembre, 2022			
	Total	Nivel 1[1]	Nivel 2[2]	Nivel 3[3]	Total	Nivel 1[1]	Nivel 2[2]	Nivel 3[3]
En millones de euros								
Valores razonables de activos financieros valuados a costo								
Cuentas por cobrar por servicios financieros	26,066	–	26,066	–	22,129	–	22,129	–
Valores razonables de pasivos financieros valuados a costo								
Pasivos por financiamiento[4]	24,347	12,791	11,556	–	19,129	8,822	10,307	–
bonos	14,205	12,791	1,414	–	11,134	8,822	2,312	–
pasivos por transacciones ABS	2,009	–	2,009	–	1,018	–	1,018	–
otros pasivos por financiamiento[4]	8,133	–	8,133	–	6,977	–	6,977	–
Otros pasivos financieros diversos	4,197	–	4,126	71	4,258	–	4,156	102

1 Valuación a valor razonable se basa en precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para estos activos y pasivos o unos idénticos.
2 Valuación a valor razonable se basa en información observable en mercados activos, o bien directamente (es decir, como precios) o indirectamente (es decir, de precios).
3 Valuación a valor razonable se basa en información para la que no existe información de mercado observable.
4 El valor razonable al 31 de diciembre de 2022 ha sido ajustado debido a un error insignificante.

Categorías de valuación

La Tabla D 74 muestra los valores en libros de los instrumentos financieros de acuerdo con categorías de valuación.

La Tabla D 74 no incluye los valores en libros de instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas ya que estos instrumentos financieros no se asignan a categoría de valuación.

D.74

Valores en libros de instrumentos financieros de acuerdo a categorías de valuación

	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
En millones de euros		
Activos		
Activos financieros valuados a costo (amortizado)	34,391	29,838
Cuentas por cobrar por servicios financieros[1]	21,191	18,383
Cuentas por cobrar comerciales	5,262	4,682
Efectivo y equivalentes de efectivo	7,067	5,944
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	–	11
Otras cuentas por cobrar y otros activos financieros diversos	871	818
Activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	561	447
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	443	351
Instrumentos de deuda y capital	118	96
Activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	1,544	1,008
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	1,365	783
Instrumentos de deuda y capital	158	196
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados[2]	22	29
Pasivos		
Pasivos financieros valuados a costo (amortizado)	34,352	29,662
Cuentas por pagar comerciales	5,059	5,317
Pasivos por financiamiento[3]	24,578	19,656
Otros pasivos financieros diversos[4]	4,186	4,241
Obligaciones por transacciones de ventas	530	448
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados[2]	39	13

1 Excluyendo cuentas por cobrar por arrendamientos por €5,023 millones (31 diciembre, 2022: €4,042 millones) ya que no se asignan a ninguna categoría de valuación.
2 Instrumentos financieros clasificados como disponibles para fines de negociación. Estas partidas incluyen instrumentos financieros que no se utilizan en la contabilidad de coberturas.
3 Excluyendo pasivos por transacciones de arrendamiento por €1,149 millones (31 diciembre, 2022: €1,183 millones) ya que no se asignan a ninguna categoría de valuación.
4 Excluyendo garantías financieras por €11 millones (31 diciembre, 2022: €17 millones) ya que no se asignan a ninguna categoría de valuación.

Utilidades o pérdidas netas
La Tabla D 75 presenta las utilidades/pérdidas netas de los instrumentos financieros incluidos en el Estado de Resultados Consolidado para las operaciones continuadas y discontinuadas (excepto los instrumentos financieros derivados utilizados en la contabilidad de coberturas).

Las utilidades/pérdidas netas sobre títulos de deuda e instrumentos capital registrados a valor razonable a través de resultados, incluyen principalmente utilidades y pérdidas atribuibles a cambios en los valores razonables de estos instrumentos.

Las utilidades/pérdidas sobre otros activos y pasivos financieros registrados a su valor razonable en resultados incluyen principalmente las utilidades y pérdidas atribuibles a cambios en sus valores razonables.

Las utilidades/pérdidas netas sobre instrumentos de capital registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales incluyen principalmente pagos de dividendos.

Las utilidades/pérdidas netas sobre otros activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales son atribuibles principalmente a los efectos de la conversión de divisas.

Las utilidades/pérdidas netas sobre activos financieros valuados a costo (amortizado) (excluyendo el gasto/ingreso financiero que se muestra a continuación) incluyen principalmente pérdidas por deterioro (incluyendo reversiones de pérdidas por deterioro) por € 101 millones (2022: € 284 millones) que se cargan a costo de ventas, gastos de ventas y otros ingresos/gastos por intereses netos. También se incluyen las utilidades y pérdidas por conversión de divisas.

Las utilidades/pérdidas netas sobre pasivos financieros registrados a costo (amortizado) (excluyendo el gasto/ingreso por intereses que se muestra a continuación) incluyen principalmente los efectos de conversión de divisas.

D.75
Utilidades/pérdidas netas

En millones de euros	2023	2022
Instrumentos de deuda y capital registrados a Valor razonable a través de resultados	-53	-64
Otros activos y pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados[1]	44	31
Instrumentos de capital registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	6	4
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	-2	-1
Activos financieros valuados a costo (amortizado)	-128	-251
Pasivos financieros valuados a costo (amortizado)	35	-41

1 Instrumentos financieros clasificados como disponibles para negociación; estos importes están relacionados con instrumentos financieros derivados no utilizados en contabilidad de cobertura.

D.76
Total ingresos por intereses y total gastos por intereses

En millones de euros	2023	2022
Total ingreso por intereses	2,349	1,435
por activos y pasivos financieros valuados a costos (amortizados)	2,209	1,378
por activos financieros registrados a valor razonable en otros ingresos integrales	139	57
Total gasto por intereses	-1,522	-840
por activos y pasivos financieros valuados a costos (amortizados)	-1,522	-840

Total de ingresos por intereses y total de gastos por intereses
La Tabla D 76 presenta el total de ingresos por intereses y el total de gastos por intereses por activos o pasivos financieros no registrados a valor razonable a través de resultados.

Ver la Nota 1 – Información General y Principales políticas contables - en la que se ofrecen descripciones cualitativas de contabilidad y presentación de los instrumentos financieros (incluidos los instrumentos financieros derivados).

Información sobre los instrumentos financieros derivados

Uso de derivados.
El Grupo Daimler Truck utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para la cobertura de riesgos financieros que resultan de sus actividades comerciales o de financiamiento o de su gestión de la liquidez. Estos son riesgos de tasas de interés y riesgos de divisas, que fueron definidos como categorías de riesgos. Para estos fines de cobertura, el Grupo Daimler Truck usa principalmente transacciones con forwards de divisas, swaps de tasas de interés en divisas cruzadas y swaps de tasas de interés.

La Tabla D 77 muestra los importes de las transacciones designadas como instrumentos de cobertura.

D.77

Importes por transacciones designadas como instrumentos de cobertura

	Riesgo divisas foráneas		Riesgo tasa interés
	Coberturas flujo efectivo[1]	Coberturas flujo efectivo[2]	Coberturas valor razonable[2]
En millones de euros			
Al 31 diciembre, 2023			
Valor en libros de instrumentos de cobertura			
Otros activos financieros circulantes	34	15	–
Otros activos financieros no circulantes	33	43	53
Otros pasivos financieros circulantes	40	3	7
Otros pasivos financieros no circulantes	2	37	359
Cambios valor razonable[3]	18	-117	195
Al 31 diciembre, 2022			
Valor en libros de instrumentos de cobertura			
Otros activos financieros circulantes	35	25	–
Otros activos financieros no circulantes	32	105	–
Otros pasivos financieros circulantes	26	–	8
Otros pasivos financieros no circulantes	4	1	515
Cambios valor razonable[3]	82	102	-473

1 Incluye el siguientes instrumento de cobertura: forwards de divisas
2 Incluye el siguientes instrumento de cobertura: swaps de tasas de interés y swaps de tasas de interés de divisas cruzadas.
3 Utilidades y pérdidas por instrumentos de cobertura utilizados para registrar ineficacia de coberturas.

Coberturas de valor razonable.
El Grupo Daimler Truck utiliza las coberturas de valor razonable principalmente como cobertura de riesgos de tasa de interés.

Los importes de las partidas cubiertas con coberturas de valor razonable se incluyen en la Tabla D 78.

D.78
Coberturas valor razonable

	Riesgo tasa interés	
	Al 31 diciembre	
	2023	2022
En millones de euros		
Valores en libros de partidas cubiertas		
Pasivos por financiamiento, circulantes	539	260
Pasivos por financiamiento, no circulantes	7,313	5,282
ajustes de coberturas		
Pasivos por financiamiento, circulantes	-7	-9
Pasivos por financiamiento, no circulantes	-306	-515
Cambios a valor razonable de partidas con cobertura[1]	-199	471
Importe acumulado de ajustes de cobertura por coberturas inactivas que siguen en el Estado Consolidado de Situación Financiera	-3	5

1 Gastos o ingresos acumulados registrados en el valor en libros de las transacciones subyacentes.

Los efectos atribuibles a la parte ineficaz de la cobertura (parte ineficaz en relación con cobertura) se muestran en la Tabla D 79.

D.79
Ineficacia de coberturas de valor razonable

	Riesgo tasa de interés	
	2023	2022
En millones de euros		
Gasto por intereses	-4	-2

Coberturas de flujos de efectivo
El Grupo Daimler Truck utiliza coberturas de flujo de efectivo para la cobertura de los riesgos cambiarios y de tasas de interés.

Los importes relacionados con estas partidas designadas como coberturas de flujo de efectivo se muestran en la Tabla D 80.

D.80
Coberturas de flujos de efectivo

	Al 31 diciembre, 2023		Al 31 diciembre, 2022	
	Riesgo divisas extranjeras	Riesgo tasa de interés	Riesgo divisas extranjeras	Riesgo tasa de interés
En millones de euros				
Cambios a valor razonable de partidas con cobertura[1]	-18	104	-81	-102
Saldo de reservas por instrumentos financieros derivados (antes de impuestos)				
Coberturas continuas	94	20	96	130
Coberturas discontinuadas/terminadas	-27	–	-23	–

1 Cambios de valor razonable de partidas cubiertas utilizadas para registrar ineficacia de coberturas.

Las utilidades y pérdidas por cobertura de flujos de efectivo, así como los efectos atribuibles a la parte ineficaz de la cobertura (parte ineficaz en relación con cobertura), se muestran en la Tabla D 81.

D.81

Utilidades y pérdidas sobre coberturas de flujo de efectivo[1]

	Riesgo divisas extranjeras			Riesgo tasa de interés	
En millones de euros					
Partida en Estado Consolidado de Resultados en la que se incluye ineficacia y reclasificaciones	Ingresos por ventas	Costo de ventas	Otros ingresos/gastos financieros netos	Costo de Ventas	Gasto por intereses
2022					
Utilidades y pérdidas registradas en otros ingresos integrales	22	-4	-	-11	-93
Reclasificación de eficacia de cobertura de otros ingresos integrales al Estado Consolidado de Resultados					
Para coberturas para las que ya no se espera que ocurran flujos de efectivo futuros cubiertos	-2	-	-	-	-
Para coberturas que han sido transferidas debido a que la partida cubierta ha afectado a resultados	-15	-9	-	-4	1
2022					
Utilidades y pérdidas registradas en otros ingresos integrales	38	44	-	-13	115
Reclasificación de eficacia de cobertura de otros ingresos integrales al Estado Consolidado de Resultados					
Para coberturas para las que ya no se espera que ocurran flujos de efectivo futuros cubiertos	-	-1	-	-	-
Para coberturas que han sido transferidas debido a que la partida cubierta ha afectado a resultados	-15	-	-	-	5

1 En 2023 y 2022, no se existió ineficacia de cobertura registrada en el Estado Consolidado de Resultados.

La Tabla D 82 muestra la reconciliación de estas reservas para instrumentos financieros derivados.

D.82

Reconciliación de reservas para instrumentos financieros derivados

En millones de euros	2023	2022
Saldo al 1 enero	122	13
Cambios en valores razonables (antes de impuestos)	-117	136
Riesgo divisas extranjeras	-14	34
Riesgo tasa interés	-103	102
Reclasificación a utilidad o pérdida (antes de impuestos)	2	-2
Riesgo divisas extranjeras	5	-6
Riesgo tasa interés	-3	4
Reclasificación a costo de adquisición de activos no financieros (antes de impuestos)	-1	8
Riesgo divisas extranjeras – adquisición	-1	8
Riesgo precios commodities – compras de inventarios	–	–
Otros	-1	–
Impuestos sobre cambios en valores razonables y reclasificaciones	31	-33
Saldo al 31 diciembre	35	122

Las reservas para instrumentos financieros derivados incluyen rese para costos de cobertura.

Por lo general, los vencimientos de los instrumentos financieros derivados corresponden con las de las transacciones subyacentes. Se espera que la realización de las transacciones subyacentes de las coberturas de flujos de efectivo corresponda con las de los vencimientos de las transacciones de cobertura que se muestran en la Tabla D. 83.

Al 31 de diciembre de 2023, el Grupo Daimler Truck utilizó instrumentos financieros derivados con un vencimiento máximo de 117 meses (31 de diciembre de 2022: 109 meses) en la cartera como coberturas para riesgos de divisas resultantes de futuros flujos de efectivo de operaciones.

Valores nominales de los instrumentos financieros derivados.
La Tabla D 83 muestra los importes nominales de instrumentos financieros derivados celebrados para fines de cobertura de riesgos cambiarios, riesgos de tasa de interés que resultan de las actividades de operación y/o de financiamiento del Grupo.

D.83

Importes nominales de instrumentos financieros derivados usados en contabilidad de coberturas

	Al 31 diciembre, 2023				Al 31 diciembre, 2022			
	Vencimiento de importes nominales				Vencimiento de importes nominales			
En millones de euros	<1 año	1-5 años	>5 años	Total	<1 año	1-5 años	>5 años	Total
Riesgo de divisas extranjeras	2,294	995	–	3,289	2,045	979	–	3,024
Riesgo de tasa de interés	1,966	11,420	1,631	15,017	1,886	7,613	1,406	10,905
Coberturas de valor razonable	324	6,244	1,631	8,199	276	4,318	1,406	6,000
instrumentos financieros derivados principales afectados por la reforma al referente de tasa de interés								
en divisa CAD	256	649	–	905	–	–	–	–
en divisa USD	–	–	–	–	–	–	–	–
Coberturas de flujos de efectivo	1,642	5,176	–	6,818	1,610	3,295	–	4,905
instrumentos financieros derivados principales afectados por la reforma al referente de tasa de interés								
en divisa CAD	68	376	–	444	–	–	–	–
en divisa USD	–	–	–	–	189	–	–	189

Los precios promedio de instrumentos financieros derivados clasificados por categoría de riesgo para los principales riesgos, están incluidos en la Tabla D 84.

En la Nota 34 – Gestión de riesgos financieros- se explica la cobertura de riesgos cambiarios y de riesgos de tasas de interés.

D.84

Precios promedio de instrumentos de cobertura para principals riesgos

	Al 31 diciembre,	
	2023	2022
Riesgo de divisas extranjeras		
USD por €	1.08	1.08
AUD por €	1.63	1.53
GBP por €	0.89	0.87
Riesgo de tasa de interés		
Coberturas valor razonable		
Tasa de interés promedio – USD	-3.09%	-0.77%
Tasa de interés promedio – CAD	-2.31%	-2.17%
Tasa de interés promedio – EUR	-1.89%	-1.45%
Tasa de interés promedio – BRL	–	-12.83%
Tasa de interés promedio – MXN	–	-2.71%
Coberturas flujos de efectivo		
Tasa de interés promedio – USD	1.49%	0.63%
Tasa de interés promedio – CAD	1.92%	1.69%
Tasa de interés promedio – EUR	0.10%	2.03%
Tasa de interés promedio – BRL	0.44%	1.25%
Tasa de interés promedio – MXN	1.35%	1.54%
Tasa de interés promedio – AUD	-0.14%	–

34. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS

Información general sobre riesgos financieros

Debido al tipo de negocios y la naturaleza internacional de sus operaciones, el Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgos de mercado que se derivan de las variaciones en los tipos de cambio de divisas extranjeras y en las tasas de interés, mientras que los riesgos en precios de commodities resultan de su adquisición. Existe un riesgo en el precio del capital por inversiones en compañías que cotizan en bolsa. Además, el Grupo Daimler Truck está expuesto a los riesgos crediticios derivados de sus actividades de financiamiento y de arrendamiento y sus operaciones comerciales (cuentas por cobrar comerciales). Asimismo, el Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgos de liquidez y país relacionados con sus riesgos crediticios y riesgos de mercado o con algún deterioro de sus operaciones comerciales o con alguna crisis en el mercado financiero. En caso de que estos riesgos lleguen a materializarse, podrían afectar en forma adversa la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera del Grupo Daimler Truck.

El Grupo Daimler Truck ha establecido lineamientos internos para los procedimientos de control del riesgo y para el uso de instrumentos financieros, incluyendo una clara segregación de las tareas relativas a las actividades financieras, liquidación, contabilidad y de contraloría. Los lineamientos sobre los que se basan los procesos de administración de riesgos del Grupo Daimler Truck para riesgos financieros están diseñados para identificar y analizar los riesgos mencionados en todo el Grupo Daimler Truck, establecer los límites y controles de riesgo apropiados, y dar seguimiento a los riesgos por medio de sistemas administrativos y de información que sean actualizados y confiables. Los lineamientos y los sistemas se revisan regularmente y se ajustan a los cambios en los mercados y productos.

El Grupo Daimler Truck administra y monitorea los riesgos principalmente a través de sus actividades de operación y financiamiento y, si es necesario, mediante el uso de instrumentos financieros derivados. El Grupo Daimler Truck utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para la cobertura de riesgos financieros que resultan de sus actividades comerciales o de refinanciamiento o gestión de la liquidez. Sin estos instrumentos, el Grupo estaría expuesto a mayores riesgos financieros. Daimler Truck AG cubre los riesgos de divisas a través de contratos forward de conversión. Existen contratos de suministro a largo plazo para la cobertura de materias primas, por lo que no es necesario acumular coberturas adicionales. La Nota 33 – Instrumentos financieros - contiene información adicional sobre los instrumentos financieros, y especialmente sobre los volúmenes de instrumentos financieros derivados que utiliza el Grupo. El Grupo Daimler Truck evalúa con regularidad sus riesgos financieros, poniendo la debida atención a los cambios en los indicadores económicos clave y la información de mercado actualizada.

Los instrumentos sensibles al mercado, incluyendo títulos de deuda e instrumentos de capital que mantengan los activos del plan para financiar las pensiones y demás prestaciones de salud posteriores a la jubilación, no están incluidos en el siguiente análisis cualitativo y cuantitativo. Para más información sobre planes de pensiones y otras prestaciones posteriores a la jubilación, favor de referirse a la Nota 23 – Pensiones y obligaciones similares.

Riesgo Crediticio

El riesgo crediticio es el riesgo de incurrir en pérdidas económicas debido a que una contraparte incumpla con los términos contractuales relativos al pago o el servicio de una deuda. El riesgo crediticio abarca tanto el riesgo directo de incumplimiento como los riesgos de deterioro de solvencia crediticia y riesgos de concentración.

Las posiciones de riesgo máximo de los activos financieros que generalmente están sujetas a riesgos crediticios son equivalentes a sus valores en libros en la fecha del balance general (sin considerar la garantía, en caso de estar disponible). También existe riesgo de incumplimiento a partir de compromisos de deuda irrevocables que no han sido utilizados hasta la fecha, así como por garantías financieras. La posición de riesgo máximo en estos casos es igual a las salidas de efectivo futuras anticipadas. La Tabla D 85 presenta las posiciones de riesgo máximo en la fecha del informe.

D. 85

Máximas posiciones de riesgo de activos financieros, compromisos de deuda irrevocables y garantías financieras

		Al 31 de diciembre	
		2023	2022
	Nota	Máxima posición de riesgo	Máxima posición de riesgo
Activos líquidos		8,875	7,089
Cuentas por cobrar por servicios financieros	15	26,214	22,425
Cuentas por cobrar comerciales	20	5,262	4,682
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas (solo activos)	17	179	197
Instrumentos financieros derivados no utilizados en contabilidad de coberturas (solo activos)	17	22	29
Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos	17	871	818
Compromisos de deuda irrevocables		370	163
Garantías financieras		271	300

Activos líquidos

Los activos líquidos consisten en efectivo y equivalentes de efectivo y títulos de deuda negociables disponibles para la venta e inversiones similares. Para la inversión de activos líquidos, se seleccionan y diversifican con gran cuidado a los bancos y los emisores de valores de acuerdo con un sistema de límites. Los activos líquidos están primordialmente en poder de instituciones financieras con altas calificaciones crediticias dentro y fuera de Europa y también en fondos del mercado de dinero. En relación con las decisiones de inversión, se da prioridad a la alta solvencia crediticia del deudor y a la diversificación equilibrada del riesgo. Los límites y sus utilizaciones se reevalúan de forma continua. En esta evaluación, el Grupo Daimler Truck también considera la evaluación del riesgo crediticio de sus contrapartes respecto a los mercados de capitales. En línea con la política de riesgos del Grupo Daimler Truck, la mayor parte de los activos líquidos se mantienen en inversiones con una calificación externa grado de inversión. Por lo tanto, los activos líquidos, no están sujetos a un riesgo crediticio sustancial y se asignan en la Etapa 1 del modelo de deterioro de conformidad con las NIIF, que se basan en el riesgo crediticio esperado.

Cuentas por cobrar por servicios financieros

Las actividades de financiamiento y arrendamiento del Grupo Daimler Truck se enfocan, principalmente, en apoyar la venta de los productos automotrices del Grupo Daimler Truck. Como consecuencia de estas actividades, el Grupo Daimler Truck se encuentra expuesto a riesgo crediticio, que se administra y monitorea con base en normas, pautas y procedimientos definidos.

El Grupo Daimler Truck administra su riesgo crediticio independientemente de si está relacionado con un contrato de financiamiento o un contrato de arrendamiento operativo o de arrendamiento financiero. Es por ello por lo que las declaraciones relacionadas con el riesgo crediticio de Financial Services se refieren al negocio completo de arrendamiento y financiamiento, a menos que se especifique lo contrario.

La exposición al riesgo crediticio por actividades de financiamiento y arrendamiento se monitorea con base en la cartera sujeta a riesgo crediticio. La cartera sujeta a riesgo crediticio está compuesta por las cuentas por cobrar por servicios financieros. Estas comprenden cuentas por cobrar por servicios financieros con clientes finales y distribuidores, cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero y pagos de arrendamientos (vencidos) por contratos de arrendamientos operativos. La cartera de arrendamientos operativos se reporta en el renglón de equipo en arrendamientos operativos en los Estados Financieros Consolidados. Los pagos vencidos de contratos de arrendamientos operativos se registran en cuentas por cobrar por servicios financieros.

El segmento de Financial Services del Grupo Daimler Truck tiene lineamientos que establecen el marco para la gestión efectiva de riesgos a nivel mundial, así como a nivel local. En particular, estas reglas enfrentan los requisitos mínimos relativos a todos los procesos de crédito para todos los riesgos, la definición de productos de financiamiento ofrecidos, la evaluación de la calidad del cliente, solicitudes de garantía, así como el tratamiento de créditos no garantizados y reclamaciones no procedentes. La limitación de riesgos de concentración se implementa, principalmente, a través de límites globales, que se refieren a exposiciones de clientes. Al 31 de diciembre de 2023, la exposición de los mayores 15 clientes no excedió el 19 % de la cartera total (31 de diciembre de 2022: 19 %).

Respecto de sus actividades de financiamiento y arrendamiento, el Grupo Daimler Truck mantiene una garantía para operaciones de clientes que limita el riesgo crediticio real a través de su valor razonable. En general, el valor de la garantía depende del monto de los activos financiados. Al inicio del contrato, por lo general se acuerda una garantía de por lo menos el 100% del valor contable en forma de vehículos sobre los que se basan los contratos. Durante la vigencia del contrato, se incluye continuamente el desarrollo del valor del colateral en el cálculo de las provisiones para riesgos que deben formarse, de tal forma que el valor neto en libros de los contratos deteriorados por crédito se garantice esencialmente mediante los vehículos. Además, Financial Services limita el riesgo crediticio de sus actividades de financiamiento y arrendamiento, por ejemplo, solicitando anticipos a los clientes.

Se aplican sistemas de calificación para evaluar el riesgo de incumplimiento por parte de los clientes de menudeo y pequeños negocios, para evaluar su solvencia. Los clientes corporativos se evalúan utilizando instrumentos internos de calificación. Ambos procesos de evaluación utilizan información externa del buró de crédito en caso de estar disponible. La calificación y los resultados de ésta, así como la disponibilidad de garantías y otros instrumentos de mitigación de riesgos, tales como pagos anticipados, garantías y, en menor medida, seguros por adeudos residuales, son elementos esenciales para la toma de decisiones crediticias.

Si se reconoce, en relación con contratos, un peor comportamiento de pago o cualquier otra causa de riesgo crediticio, la gerencia de reclamos inicia procedimientos de cobro para obtener los pagos vencidos por parte del cliente, para tomar posesión del activo financiado o en arrendamiento; o bien, para renegociar el contrato deteriorado. Las políticas y prácticas de reestructuración se basan en los indicadores o criterios que, a juicio de la administración local, indican probabilidad de que continúen los pagos y que el producto total anticipado derivado del contrato renegociado supere el producto anticipado por la recuperación y recomercialización.

La disminución en reservas por pérdidas estuvo impulsada por la normalización del ambiente económico posterior a la pandemia y un mejor desempeño de la cartera. Esto estuvo compensado por el efecto del incremento en la cartera. En 2023, además de la utilización, se redujeron gradualmente las reservas por pérdidas en varios mercados debido al buen desempeño crediticio y mejores perspectivas macroeconómicas para los siguientes años. Por lo general, las expectativas se actualizan para reflejar las perspectivas macroeconómicas actuales en el cálculo de reservas por pérdidas.

La Nota 15– Cuentas por cobrar por servicios financieros – ofrece información sobre riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros. La Nota 1– Información General y Principales políticas contables ofrece información sobre la valuación de pérdidas crediticias esperadas.

Cuentas por cobrar comerciales

Las cuentas por cobrar comerciales consisten principalmente de cuentas por cobrar relacionadas ventas a nivel mundial de vehículos y refacciones. El riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales abarca el riesgo de incumplimiento de los clientes, por ejemplo, distribuidores y empresas de distribución general, así como otros clientes corporativos y clientes particulares. Con el fin de identificar riesgos crediticios, el Grupo Daimler Truck evalúa la solvencia crediticia de los clientes.

El Grupo Daimler Truck gestiona su riesgo crediticio derivado de las cuentas por cobrar comerciales utilizando aplicaciones de TI y bases de datos con base en las políticas internas que deben seguirse a nivel mundial.

Una parte importante de las cuentas por cobrar comerciales relacionadas con negocios locales de cada país se respalda con diversos tipos de garantías específicas de cada país. Esta garantía incluye ventas condicionadas, avales y fianzas, así como hipotecas y pagos anticipados por parte de clientes.

En el caso de las cuentas por cobrar comerciales por el negocio de exportación, el Daimler Truck evalúa la solvencia crediticia de sus clientes por medio de un proceso de calificación interno considerando el riesgo respectivo de país. En este contexto, utiliza y evalúa sus estados financieros del cierre del ejercicio e información adicional relevante sobre las compañías de distribución general, tal como su historial de pagos.

Dependiendo de la solvencia crediticia de los clientes, el Grupo Daimler Truck generalmente establece límites de crédito y limita los riesgos crediticios mediante los siguientes tipos de garantías:

- Seguros de crédito,
- Garantías bancarias emitidas por bancos de primera clase
- Cartas de crédito

Estos procedimientos se definen en los lineamientos para créditos de exportación, que son de aplicación general en el Grupo.

Para deterioros de cuentas por cobrar comerciales, se aplica el enfoque simplificado, donde estas cuentas por cobrar comerciales se asignan a la etapa 2. Las pérdidas crediticias hasta el vencimiento para estas cuentas por cobrar comerciales se consideran al momento del registro inicial.

Para más información sobre las cuentas por cobrar comerciales y el estado de las reservas por deterioro, ver la Nota 20 – Cuentas por cobrar comerciales.

Instrumentos financieros derivados

El Grupo Daimler Truck utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para la cobertura de riesgos financieros que resultan de su negocio operativo, actividades de financiamiento o gestión de la liquidez.

El Grupo Daimler Truck administra la exposición al riesgo crediticio relacionado con instrumentos financieros derivados mediante un sistema de límites que se basa en el análisis de la solidez financiera de cada contraparte. Este sistema limita y diversifica el riesgo crediticio. Como resultado de lo anterior, el Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgo crediticio solo en un grado limitado en relación con sus instrumentos financieros derivados. La mayoría de los instrumentos derivados se contratan con contrapartes que cuentan una calificación externa grado inversión.

Otras cuentas por cobrar y activos financieros
Respecto de otras cuentas por cobrar y activos financieros incluidos en otros activos financieros, en el 2023 y el 2022, el Grupo Daimler Truck estuvo expuesto a riesgos crediticios solo en bajo grado.

Compromisos de deuda irrevocables
El segmento Financial Services está expuesto particularmente a riesgo crediticio por compromisos de deuda irrevocables con vendedores minoristas y clientes finales. Al 31 de diciembre de 2023, los compromisos de deuda irrevocables eran por un importe de € 370 millones (31 de diciembre de 2022: € 163 millones). Estos compromisos crediticios tenían un vencimiento menor a un año y no están sujetos a riesgo crediticio sustancial.

Garantías financieras
La máxima obligación posible resultante de garantías financieras es por un importe de € 271 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 271 millones) e incluye pasivos registrados al 31 de diciembre de 2023 por un importe de € 11 millones (31 de diciembre de 2022: € 17 millones). Las garantías financieras representan principalmente arreglos contractuales. Estas garantías por lo general estipulan que, en caso de incumplimiento o impago por parte del deudor principal, el Grupo Daimler Truck tendrá que liquidar esas obligaciones financieras generalmente hasta por un importe acordado en contrato.

Riesgo de liquidez
El riesgo de liquidez es el riesgo de que una compañía no pueda cumplir cabalmente sus obligaciones financieras. El Grupo Daimler Truck administra su liquidez manteniendo volúmenes adecuados de activos líquidos y manteniendo líneas de crédito sindicadas adicionales a las entradas de efectivo procedentes de sus operaciones comerciales. Además, la posibilidad de bursatilizar las cuentas por cobrar por servicios financieros (transacciones ABS) también reduce el riesgo de liquidez del Grupo Daimler Truck. Los activos líquidos consisten en efectivo y equivalentes de efectivo, y títulos de deuda disponibles para su venta e inversiones similares. El Grupo Daimler Truck tiene la posibilidad de enajenar estos activos con poca antelación.

Los fondos recabados se destinan al financiamiento de capital de trabajo y gastos de capital, así como a las necesidades inesperadas de liquidez. De conformidad con los lineamientos internos, el refinanciamiento del negocio de arrendamiento y financiamiento generalmente se lleva a cabo con vencimientos coincidentes a fin de que los pasivos por financiamiento tengan el mismo perfil de vencimiento que los activos en arrendamiento y las cuentas por cobrar por servicios financieros.

Al 31 de diciembre de 2023, el efectivo y equivalentes de efectivo fueron por un importe de € 7,067 millones (31 de diciembre de 2021: € 5,944 millones). En 2023, resultaron importantes entradas de efectivo por las operaciones del Negocio Industrial, así como salidas y entradas de efectivo en relación con el efectivo proveniente de actividades de financiamiento. Resultaron salidas de efectivo particularmente por inversiones en activos intangibles y propiedades, plantas y equipo e impuestos sobre la renta pagados y una mayor cartera de actividades de arrendamiento y financiamiento en Financial Services, un pago de dividendo a los accionistas de Daimler Truck Holding AG y el inicio de un programa de recompra de acciones.

Desde el punto de vista operativo, la administración de exposiciones de liquidez del Grupo Daimler Truck está centralizada mediante un proceso de constitución de un fondo común de efectivo diario. Este proceso permite al Grupo Daimler Truck administrar el superávit de liquidez y los requerimientos de liquidez, de acuerdo con las necesidades reales del Grupo Daimler Truck. La gestión de liquidez a corto y a mediano plazo del Grupo Daimler Truck toma en cuenta los plazos de vencimiento de los activos y pasivos financieros y las estimaciones de flujos de efectivo generados por las actividades comerciales.

En general, el Grupo Daimler Truck utiliza un amplio espectro de instrumentos financieros para cubrir sus requerimientos de financiamiento. Dependiendo de los requerimientos de financiamiento y las condiciones del mercado, el Grupo Daimler Truck emite obligaciones de deuda e instrumentos financieros garantizados por cuentas por cobrar en diversas divisas. El 28 de octubre de 2021, al Grupo Daimler Truck se le emitió una clasificación crediticia de emisor a largo plazo de A3 por parte de Moody's Investor Service y BBB+ por parte de S&P Global Ratings; sin embargo, las posibles bajas de calificación de las calificaciones crediticias del Grupo Daimler Truck podrían tener un impacto negativo sobre el financiamiento del Grupo.

En agosto de 2021, se concluyó un contrato con un consorcio de bancos internacionales para otorgar una línea de crédito sindicada, por € 5 miles de millones. La línea de crédito tiene una vigencia inicial de cinco años con dos opciones de prórroga de un año cada una. Ambas opciones de extensión han expirado y no fueron utilizadas. El Grupo Daimler Truck no pretende utilizar la línea de crédito.

En septiembre de 2022, concluyó una línea de crédito revolvente adicional por € 1 mil millones con un grupo bancario internacional. Esta línea de crédito tiene una vigencia de 24 meses e incluye una opción para incrementarla en € 500 millones durante los primeros 18 meses. La opción del incremento de la línea de crédito no ha sido utilizada a la fecha del informe.

La Tabla D 86 proporciona un panorama general de la forma en que la situación futura de liquidez del Grupo puede verse afectada por salidas de efectivo por pasivos, garantías financieras y compromisos de deuda irrevocables al 31 de diciembre de 2023.

La Nota 25 – Pasivos financieros - también proporciona información sobre los pasivos financieros del Grupo Daimler Truck.

D.86

Disminución de liquidez para pasivos y garantías financieras [1]

En millones de euros	Total	2023	2024	2025	2026	2027	≥ 2028
Pasivos por financiamiento[2]	22,151	8,165	5,353	3,232	1,956	1,748	1,697
pasivos por arrendamiento	1,322	205	196	174	142	118	487
Instrumentos financieros derivados[3]	651	237	151	85	73	32	73
con liquidación bruta	94	87	7	-	-	-	-
Salidas de efectivo	1,448	1,294	154	-	-	-	-
Entradas de efectivo	-1,354	-1,207	-147	-	-	-	-
con liquidación neta	557	150	144	85	73	32	73
Salidas de efectivo	557	150	144	85	73	32	73
Cuentas por pagar comerciales[4]	5,317	5,310	-	-	-	-	7
Otros pasivos financieros diversos excluyendo intereses devengados y pasivos por garantías financieras	3,883	2,307	570	371	274	127	234
Compromisos de deuda irrevocables[5]	163	163	-	-	-	-	-
Garantías financieras[6]	300	300	-	-	-	-	-
	32,465	16,482	6,074	3,688	2,303	1,907	2,011

1 Los importes se calcularon de la siguiente forma:
(a) Si la contraparte puede solicitar el pago en fechas distintas, el pasivo se incluye con base en la fecha más cercana en la que el Grupo Daimler Truck puede estar obligado a efectuar el pago.
(b) Los flujos de efectivo de instrumentos financiera a tasa variable son estimados con base en tasas forward.
2 Los flujos de efectivo de pasivos de financiamiento que se informan consisten en sus pagos de interés y principal no descontado.
3 El importe no descontado de flujos de efectivo de pasivos financieros derivados se muestra para el año correspondiente.
4 Las salidas de efectivo de cuentas por pagar comerciales se muestran sin descuento.
5 Se muestran los importes máximos disponibles.
6 Se informan las máximas obligaciones posibles de conformidad con las garantías emitidas. Se asume que los importes son pagaderos dentro del primer año.

Riesgo de país
El riesgo de país es el riesgo de pérdidas económicas que resultan de cambios en las condiciones políticas, económicas, legales o sociales en el respectivo país, por ejemplo, las que resultan de medidas soberanas tales como la expropiación o prohibición de transferencias de divisas extranjeras.

El Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgo de país que resulta principalmente de inversiones en subsidiarias, compañías relacionadas, negocios y operaciones conjuntos, así como por cuentas por cobrar comerciales transfronterizas. Los riesgos de país también resultan de depósitos en efectivo transfronterizos en instituciones financieras.

El Grupo Daimler Truck gestiona estos riesgos a través de límites de exposición de país (por ejemplo, para carteras de monedas fuertes de entidades de servicios financieros). Un sistema interno de calificación sirve como base para la administración de exposiciones de país orientadas al riesgo; este asigna a todos los países a clases de riesgo, tomando en consideración las indicaciones de mercados de capital de riesgo de país.

Riesgos del mercado financiero
La naturaleza mundial de sus negocios expone al Grupo Daimler Truck a riesgos importantes de mercado a causa de las fluctuaciones en los tipos de cambio de divisas extranjeras, las tasas de interés y los precios de *commodities*. El Grupo Daimler Truck también está expuesto al riesgo de precio del capital en relación con sus inversiones en compañías que cotizan en bolsa.

El Grupo Daimler Truck calcula su exposición neta total a estos riesgos de mercado con el fin de brindar una base para sus decisiones de cobertura, que incluyen la elección de instrumentos de cobertura y la determinación de volúmenes de cobertura, así como de los períodos correspondientes. Las decisiones relacionadas con la administración de riesgos de mercado que resultan de las variaciones del tipo de cambio y *commodities*, así como administración de activos/pasivos (tasas de interés) normalmente las toman los respectivos comités de gestión de riesgos del Grupo Daimler Truck. Las exposiciones netas son la base de las estrategias de cobertura y son actualizadas de forma regular.

Ciertas tasas de interés de referencia existentes incluyendo las del London Interbank Offer Rate (para USD, GBP, CHF y JPY) fueron reformadas de forma integral e internacional para fines de 2022. Como resultado, esas tasas de interés serán gradualmente abolidas y reemplazadas con tasas de referencia libres de riesgos alternativas. Se están desarrollando tasas de interés alternativas a nivel nacional en el contexto de los sistemas legales y divisas correspondientes; por lo tanto, estas pueden variar en relación con su estructura, metodología y período de publicación.

En 2023, la mayoría de los derivadores afectados por la reforma de referencia en CAD cambiaron a la tasa de referencia libre de riesgos CORRA. Las transacciones subyacentes correspondientes no son afectadas. El Grupo Daimler Truck espera que las restantes tasas de referencia de conversión de instrumentos de cobertura y sus transacciones subyacentes sean idénticas y sin ninguna demora importante en tiempos. El Grupo Daimler Truck continúa considerando la relación económica, y, por lo tanto, la continuación de contabilidad de coberturas como existente.

Los valores nominales de los instrumentos financieros derivados afectados que están incluidos en contabilidad de coberturas se encuentran en la tabla D 83.

Como parte de este sistema de gestión de riesgos, el Grupo Daimler Truck emplea análisis de valor en riesgo. Para llevar a cabo estos análisis, el Grupo Truck cuantifica el riesgo de mercado debido a variaciones tales como los tipos de cambio de divisas extranjeras y tasas de interés y ciertos precios de *commodities* de forma habitual, calculando la pérdida potencial dado un nivel de confianza y un período de tenencia.

Los cálculos de valor en riesgo se basan en las siguientes hipótesis:

- pérdidas potenciales relacionadas con valores razonables, y
- un nivel de confianza de 99% y un período de tenencia de cinco días.

El Grupo Daimler Truck calcula el valor en riesgo por riesgos del tipo de cambio de conformidad con el método de varianza-covarianza.

En el cálculo del valor en riesgo con el método de varianza-covarianza, el Grupo Daimler Truck primero calcula el valor actual de mercado de la cartera de instrumentos financieros del Grupo. Después, se cuantifica la sensibilidad del valor de la cartera a las variaciones en los factores de riesgos de mercado pertinentes, por ejemplo, ciertos tipos de cambio de divisas extranjeras o tasas de interés con vencimientos específicos. Con base en las volatilidades y las correlaciones de dichos factores de riesgos de mercado, que se obtienen en la base de datos RiskMetrics™, se calcula una distribución estadística de los cambios potenciales en el valor de la cartera al cierre del período de tenencia. Este cálculo permite deducir la pérdida que se alcanzaría o rebasaría con una probabilidad de tan solo 1%, la cual representa el valor en riesgo.

Riesgo de tipo de cambio
Administración del riesgo de transacción y del riesgo cambiario. La naturaleza internacional de las operaciones del Grupo Daimler Truck expone sus flujos de efectivo a riesgos derivados de las fluctuaciones en los tipos de cambio. Estos riesgos están relacionados primordialmente con las fluctuaciones entre el euro y el dólar de EE. UU., la libra británica, el dólar australiano y el yen japonés. El riesgo de tipo de cambio del Grupo Daimler Truck surge cuando se generan ingresos en una moneda distinta a aquélla en la que se incurren los costos para generar esos ingresos, puede resultar inadecuado cubrir los costos si el valor de la divisa en la que se generaron los ingresos disminuye, en el proceso, en relación con el valor de la divisa en la que se incurrieron los costos.

El Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgos de transacción, pero solo en menor grado debido a su red de producción mundial y al volumen generalmente menor de volumen de divisas extranjeras. Además, el Grupo Daimler Truck está indirectamente expuesto a riesgo de transacción como resultado de sus inversiones contabilizadas utilizando el método de participación.

La exposición total del Grupo al riesgo cambiario se reduce mediante coberturas naturales, que consiste en las exposiciones cambiarias de las operaciones comerciales de las distintas entidades y segmentos que se compensen entre sí parcialmente a nivel Grupo. Estas coberturas naturales eliminan la necesidad de cobertura en la medida en que las exposiciones coincidan. Para proporcionar una cobertura natural adicional en contra de cualquier riesgo de transacción remanente, el Grupo Daimler Truck generalmente se esfuerza para incrementar las salidas de efectivo en la misma divisa en la que el Grupo tenga un exceso neto de entrada de efectivo.

A fin de mitigar el impacto de las fluctuaciones del tipo de cambio para las operaciones comerciales del Grupo (transacciones futuras), el Grupo Daimler Truck evalúa continuamente su exposición al riesgo de tipo de cambio y cubre parte de este riesgo mediante el uso de instrumentos financieros derivados. El Grupo Daimler Truck administra su riesgo de tipo de cambio y sus operaciones de cobertura mediante derivados de divisas. El Departamento de Tesorería Corporativa implementa la cobertura de divisas extranjeras a través de transacciones con instituciones financieras internacionales. Por lo general, se toman medidas adecuadas sin demora para eliminar cualquier cobertura en exceso en relación con transacciones de cobertura provocadas por cambios en la exposición. Las relaciones designadas de cobertura también se revisan en relación con cualquier requerimiento para discontinuar la contabilidad de coberturas.

Los coeficientes de cobertura objetivo del Grupo Daimler Truck para los flujos de efectivo de operación proyectados en divisas extranjeras se indican mediante un modelo de referencia. Por una parte, el horizonte de cobertura está limitado naturalmente por la incertidumbre con respecto a los flujos de efectivo en un futuro lejano y, por otra parte, también puede verse limitado por el hecho de que no se disponga de contratos en las divisas adecuadas. Este modelo de referencia tiene como objeto limitar riesgos para el Grupo Daimler Truck por movimientos desfavorables en los tipos de cambio preservando al mismo tiempo cierta flexibilidad para participar en acontecimientos favorables. Con base en este modelo de referencia y dependiendo de las perspectivas del mercado, el comité determina el horizonte de cobertura, que por lo general varía de entre uno a cinco años, así como los coeficientes de cobertura promedio. Como un reflejo del carácter de los riesgos implícitos, los coeficientes de cobertura se reducen a medida que los plazos de vencimiento se amplían.

Los riesgos por exposiciones a divisas extranjeras de las operaciones comerciales vehiculares se gestionan principalmente con el uso de contratos forwards de divisas extranjeras. Los instrumentos aplicados dependen de la valuación de las condiciones de mercado. El valor en riesgo se utiliza para medir el riesgo de tipo de cambio inherente a estos instrumentos financieros derivados.

La tabla D 87 muestra el valor en riesgo al cierre del período del riesgo cambiario para las carteras 2022 y 2021 y el inicio de carteras de instrumentos derivados, que se celebraron principalmente en relación con las operaciones del negocio vehicular. Las operaciones de compensación subyacentes a los instrumentos financieros derivados no se encuentran incluidas en la siguiente presentación de valor en riesgo, ya que incluyen, principalmente, flujos de efectivo pronosticados. Ver también la tabla D 83.

D.87

Valor en riesgo por riesgo de tipo de cambio y riesgo de tasa de interés

	2023	2022
	Fin del período	Fin del período
En millones de euros		
Riesgo de tipo de cambio (por instrumentos financieros derivados)	28	46
Riesgo de tasa de interés (por instrumentos financieros derivados)	28	26

Contabilidad de coberturas. Al designar instrumentos financieros derivados, se aplica un coeficiente de cobertura de 1. Además, el volumen y divisa respectivos de la cobertura y la transacción subyacente, así como las fechas de vencimiento se hacen coincidir.

El Grupo Daimler Truck garantiza una relación económica entre las transacciones subyacentes y la transacción de cobertura garantizando la consistencia de la divisa, su volumen y vencimiento. No se designan primas de opciones ni componentes forward en la relación de cobertura, sino que se difieren los costos de cobertura en otros ingresos integrales y se registran en utilidad o pérdida en la fecha de vencimiento de la transacción subyacente o se registran como ajuste al costo de adquisición de activos no financieros. La efectividad de la cobertura se evalúa al inicio y durante la relación económica. Las posibles fuentes de ineficacia de la relación de cobertura son:

- Los cambios en el riesgo crediticio al valuar el instrumento de cobertura utilizado, que no se reflejan en el cambio del riesgo cambiario cubierto.
- Variaciones en la programación de las transacciones con cobertura.

En 2023, el comportamiento del valor en riesgo por cobertura de divisas extranjeras estuvo impulsado, principalmente, por una fuerte disminución en las volatilidades del tipo de cambio.

Por lo general las inversiones del Grupo Daimler Truck en activos líquidos o actividades de refinanciamiento son seleccionadas para minimizar los posibles riesgos cambiaros. Los riesgos de transacciones que resultan de activos líquidos o cuentas por pagar en divisas extranjeras que se crean por la inversión o por refinanciamientos del Grupo Daimler Truck en los mercados de dinero o capitales por lo general son cubiertos contra riesgo cambiario en el momento de la inversión o del refinanciamiento, de conformidad con los lineamientos internos del Grupo. El Grupo Daimler Truck utiliza instrumentos financieros derivados apropiados (por ejemplo, swaps de tasas de interés de divisas cruzadas) para cubrirse contra el riesgo de divisas.

Puesto que los riesgos cambiarios que resultan de inversión o refinanciamientos del Grupo Daimler Truck en divisas extranjeras y las operaciones de cobertura respectivas se compensan entre sí mayormente, estos instrumentos financieros no se incluyen en el cálculo del valor en riesgo que se presenta.

Efectos del riesgo de conversión de divisas ("Riesgos de Conversión"). Para fines de los Estados Financieros Consolidados del Grupo Mercedes-Benz, los ingresos y gastos y los activos y pasivos de las subsidiarias ubicadas fuera de la zona del euro se convierten a euros. Por lo tanto, las variaciones de un período a otro en los tipos de cambio promedio pueden causar efectos de conversión que tengan un impacto importante, por ejemplo, en los ingresos, los resultados de los segmentos (EBIT) y en los activos y pasivos del Grupo Daimler Truck.

A diferencia del riesgo de transacción por tipos de cambio, el riesgo de conversión por tipos de cambio no necesariamente afecta los flujos de efectivo futuros. La posición de capital del Grupo Daimler Truck refleja estos cambios en los valores contables provocados por los tipos de cambio. Por lo general, el Grupo Daimler Truck no se cubre contra el riesgo de conversión por tipos de cambio.

Riesgo de tasas de interés

El riesgo de tasas de interés es que el riesgo del valor razonable de futuros flujos de efectivo de un instrumento financiero fluctúe debido a cambios en las tasas de interés del mercado. El Grupo Daimler Truck utiliza una variedad de instrumentos financieros sensibles a las tasas de interés para cubrir las necesidades de liquidez del Grupo. Un volumen importante de activos y pasivos sensibles a las tasas de interés resulta de los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento operados por el segmento Financial Services. Las compañías de Financial Services celebran transacciones con clientes que resultan, primordialmente, en cuentas por cobrar a tasa fija. La política general del Grupo Daimler Truck es igualar el financiamiento en términos de vencimientos y tasas de interés cuando resulte viable desde el punto de vista económico. Sin embargo, para una parte limitada de la cartera de cuentas por cobrar en mercados seleccionados y desarrollados, Financial Services no iguala el financiamiento en términos de vencimientos para aprovechar oportunidades de mercado. Como resultado de lo anterior, el Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgos debido a cambios en las tasas de interés.

La medición del riesgo de tasas de interés del Grupo Daimler Truck ha sido llevada a cabo a través de un análisis de valor en riesgo.

Un grupo experto del Grupo Daimler Truck, formado por miembros de Tesorería del Grupo, Contraloría de Financial Services representantes de funciones financieras clave en el Grupo Daimler Truck, administra el riesgo de tasa de interés mediante el establecimiento de objetivos para la posición del riesgo de tasa de interés. Tesorería del Grupo y las subsidiarias locales son conjuntamente responsables de la consecución de estos objetivos. Contraloría de Tesorería del Grupo y Contraloría de Financial Services y el departamento de Información monitorean la consecución de objetivos de forma habitual como funciones separadas. Con el fin de alcanzar las posiciones objetivo de riesgo de tasas de interés en términos de vencimientos y de períodos de establecimiento de tasas de interés, el Grupo Daimler Truck también utiliza instrumentos financieros derivados, tales como swaps de tasa de interés. El Grupo Daimler Truck evalúa su posición de riesgo de tasas de interés comparando activos y pasivos en relación con sus vencimientos correspondientes, incluyendo el impacto de los instrumentos financieros derivados relevantes.

Los instrumentos financieros derivados también se usan en conjunción con el refinanciamiento relacionado con los segmentos automotrices y la gestión de la liquidez. El Grupo Daimler Truck dirige las actividades de financiamiento de los negocios automotrices y de servicios financieros a nivel Grupo.

La tabla D 87 muestra el valor en riesgo al final de período del informe para el riesgo de tasas de interés en 2023 y para 2022 para los instrumentos financieros derivados. Los pasivos por arrendamiento no se incluyen en el valor en riesgo del riesgo del riesgo de tasas de interés. Estos pasivos por arrendamiento tienen una tasa de intereses fija y, por lo tanto, los cambios en las tasas de interés no tienen efecto alguno en la utilidad neta del Grupo Daimler Truck.

Contabilidad de coberturas. Al designar instrumentos financieros derivados, por lo general se aplica un índice de cobertura de 1. Se hacen coincidir los volúmenes, curvas de intereses, divisas y fechas de vencimiento respectivos. En el caso de instrumentos financieros derivados combinados para coberturas de divisas de intereses, el diferencial base de divisa cruzada no se designa en la relación de cobertura, sino que se difiere como costo de cobertura en otros ingresos integrales y se registra en resultados durante la vigencia de la cobertura. El Grupo Daimler Truck garantiza una relación económica entre las transacciones subyacentes y el instrumento de cobertura garantizando la consistencia de las tasas de interés, condiciones de vencimiento e importes nominales. La efectividad de la cobertura se evalúa al inicio y durante la relación económica utilizando el método de derivado hipotético. Las posibles fuentes de ineficacia de la relación de cobertura son:

- Cambios en el riesgo crediticio al valuar el instrumento de cobertura en uso que no se reflejan en la variación en el riesgo de tasa de interés cubierto.
- Cambios en los parámetros de las transacciones subyacentes con cobertura.

Riesgo de precios de *commodities*
El Grupo Daimler Truck está expuesto al riesgo de cambios de precios de *commodities* en relación con la adquisición de materias primas y los suministros de fabricación que son utilizados en la producción. El riesgo se limita a través de contratos de suministro a largo plazo. Los comités relevantes del Grupo Daimler Truck revisan los riesgos y emprenden acciones para reducir este riesgo que resulta de la fluctuación en los precios de *commodities*, en caso de ser necesario.

Además, se han cerrado contratos de suministro de electricidad a largo plazo de energías renovables, llamados contratos de compra de electricidad, como cobertura de precios de electricidad y la compra de energía ecológica. El valor razonable de estos contratos corresponde a la diferencia entre el precio de mercado y el precio contractualmente acordado multiplicado por el volumen contractual.

Contabilidad de coberturas. Al 31 de diciembre de 2023, no existían derivados de *commodities*. Por lo tanto, no se lleva a cabo ninguna contabilidad de coberturas. El uso futuro de derivados es posible en principio, tal como se describe anteriormente. Al designar derivados de *commodities*, los volúmenes respectivos y parámetros relevantes para la valuación del artículo cubierto y el instrumento de cobertura, así como las fechas de vencimiento, son empatados. El Grupo Daimler Truck garantiza una relación económica entre el artículo cubierto y el instrumento de cobertura asegurando la consistencia de volúmenes, parámetros relevantes para valuación y plazos de vencimiento. La efectividad se evalúa al momento de la designación inicial y durante la vigencia de la cobertura. Las posibles fuentes de ineficacia de la relación de cobertura son:

- Cambios en el riesgo crediticio en la valuación de los instrumentos derivados utilizados que no se reflejan en la variación del riesgo cubierto de precios de *commodities*.
- Cambios en las programaciones de las transacciones con cobertura.

Al 31 de diciembre de 2023, los valores nominales de derivados no designados en una relación de cobertura fueron por € 1,709 millones por cobertura de riesgos del tipo de cambio (31 de diciembre 2022: € 1,633 millones) y € 97 millones por cobertura de riesgos de tasa de interés (31 de diciembre de 2022: € 0 millones), así como € 78 millones (31 de diciembre 2022: € 0 millones) por cobertura de riesgos de precios de *commodities*.

Riesgo por precio del capital
Principalmente, el Grupo Daimler Truck tiene inversiones en acciones en compañías que se clasifican como inversiones a largo plazo, algunas de las cuales se registran utilizando el método de participación. Estas inversiones no se incluyen en una evaluación del riesgo de mercado por parte del Grupo Daimler Truck.

35. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

Segmentos Sujetos de Información

El Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG, como máximo responsable de la toma de decisiones operativas, asigna recursos a los segmentos operativos del Grupo y evalúa su rendimiento de forma regular. Por lo tanto, la información con base en segmentos operativos refleja de manera retrospectiva la estructura de administración e informes internos del Grupo Daimler Truck.

Los segmentos se organizan y gestionan en gran medida por separado, según las zonas geográficas, la naturaleza de los productos y servicios prestados, las marcas, los canales de distribución y el perfil de los clientes. Las actividades del Grupo Daimler Truck se dividen en los segmentos Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses y Financial Services.

El segmento Trucks North America desarrolla, fabrica y vende camiones con las marcas Freightliner y Western Star en América del Norte. La gama de productos del segmento también incluye autobuses de Thomas Built Buses, así como chasis de autobuses.

El segmento Mercedes-Benz desarrolla, fabrica y vende camiones con la marca Mercedes-Benz, incluyendo soluciones fuera de caminos, y también vende camiones con la marca FUSO en Europa y América Latina (excluyendo a México).

El segmento Trucks Asia desarrolla, fabrica y vende camiones y autobuses con las marcas FUSO y BharatBenz, y vende camiones y autobuses con la marca Mercedes-Benz. Trucks Asia también está presente en China a través de Daimler Truck China y su subsidiaria Daimler Trucks and Buses China, a través de la cual se importan camiones Mercedes-Benz a China. Además, se producen camiones bajo la marca Auman como parte del negocio conjunto Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. con Foton.

El segmento Daimler Buses desarrolla, fabrica y vende autobuses con las marcas Mercedes-Benz y Setra. La gama de productos del segmento también incluye chasis de autobús bajo la marca Mercedes-Benz.

Los segmentos Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia y Daimler Buses conforman los segmentos automotrices.

Los segmentos vehiculares también venden trenes motrices refacciones y accesorios a clientes externos, así como entre sí. El segmento Mercedes-Benz es el principal proveedor de refacciones para los demás segmentos.

El segmento Financial Services apoya las ventas de los camiones y autobuses en todo el mundo. Su cartera de productos comprende principalmente paquetes de financiamiento y arrendamiento a medida para clientes finales y concesionarios, intermediación de seguros para vehículos comerciales y servicios bancarios.

Estructura de administración interna e información

La estructura de administración interna y de información del Grupo Daimler Truck se basa principalmente en las políticas contables que se describen en la Nota 1 – Información General y Principales políticas contables, conforme a las NIIF.

La medición de utilidad o pérdida del Grupo Daimler Truck utilizadas por la estructura de administración e informes del Grupo se conoce como “EBIT”. Las transacciones entre segmentos se eliminan, por lo general, en el respectivo segmento. Las transacciones entre los segmentos por lo general se eliminan dentro de Reconciliación. La eliminación de los efectos relacionados con transferencias entre compañías del Grupo de inversiones de capital se lleva a cabo en los segmentos implicados. Se han efectuado algunas simplificaciones en los informes por segmento en relación con la contabilidad de arrendamientos asociada con transacciones intragrupo. Por ejemplo, los arrendamientos intragrupo se contabilizan como arrendamientos operativos.

Los activos de los segmentos constituyen principalmente todos los activos. Los activos de los segmentos automotrices excluyen los activos por impuesto sobre la renta, activos de planes de pensiones con prestaciones definidas y demás planes de prestaciones posteriores a la jubilación y ciertos activos financieros (incluyendo liquidez). Los pasivos del segmento constituyen principalmente todos los pasivos relacionados con actividades de operación. Los pasivos del segmento automotriz excluyen los correspondientes a pasivos por pago de impuesto sobre la renta, pasivos por planes de pensiones con prestaciones definidas y demás planes de prestaciones posteriores a la jubilación y ciertos pasivos financieros (incluyendo pasivos por financiamiento).

Los riesgos de valor residual relacionados con cuentas por cobrar por arrendamientos operativos y arrendamientos financiero del Grupo Daimler Truck, por lo general son cubiertos por los segmentos automotrices, que fabricaron el equipo en arrendamiento. La participación de riesgos se basa en convenios entre los segmentos automotrices y Financial Services; las condiciones varían por segmento automotriz y región geográfica.

Los gastos de capital por propiedades, plantas y equipo y activos intangibles reflejan los aumentos de efectivo reales a estos activos intangibles y propiedades, plantas y equipo en tanto no se relacionen con costos de empréstitos capitalizados o crédito mercantil.

La depreciación y amortización puede también incluir deterioros, mientras estos no estén relacionados con el deterioro del crédito mercantil de conformidad con la NIC 36 “Deterioro de Activos”.

Reconciliación

La reconciliación incluye otras actividades comerciales e inversiones, específicamente en el área de la conducción autónoma. Además, se incluyen las funciones y servicios prestados por las oficinas centrales del Grupo Daimler Truck, así como por otras compañías del Grupo no asignados a los segmentos. Adicionalmente, la reconciliación incluye proyectos gestionados por la oficina central.

La tabla D 88 presenta información por segmentos en y para los ejercicios fiscales 2023 y 2022.

D.88

Información por segmentos

En millones de euros	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total Segmentos	Reconciliación	Grupo Daimler Truck
2023								
Ingresos por ventas externas	23,375	19,121	6,432	4,362	2,600	55,890	–	55,890
Ingresos por ventas entre segmentos	118	2,517	629	204	74	3,541	-3,541	–
Total ingresos por ventas	23,492	21,638	7,060	4,566	2,674	59,431	-3,541	55,890
Utilidad/pérdida del segmento (EBIT)	2,887	2,038	330	214	186	5,655	-471	5,183
Utilidad/pérdida inversiones método participación	4	-8	-57	2	–	-59	-50	-109
utilidad/pérdida por composición y efectos por cambios en tasas de descuento en provisiones para otros riesgos	-41	-51	2	-9	-4	-106	-23	-128
31. Dic. 2023								
Activos del segmento	7,240	15,170	5,605	3,922	29,815	61,752	784	62,536
valores en libros de inversiones método de participación	25	34	272	11	–	343	708	1,051
Pasivos del segmento	6,468	9,395	1,970	2,890	27,353	48,076	-747	47,329
Adiciones a activos no circulantes	347	1,768	347	354	513	3,329	84	3,413
inversiones en activos intangibles	41	123	32	8	15	219	61	280
inversiones en propiedades, plantas y equipo	235	533	128	115	12	1,023	2	1,026
Depreciación y amortización de activos no circulantes	294	977	257	183	30	1,740	10	1,750
amortización de activos intangibles	4	91	31	19	7	152	5	157
depreciación de propiedades, plantas y equipo (incluyendo activos por derecho de uso)	256	438	193	72	11	971	5	976

En millones de euros	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total Segmentos	Reconciliación	Grupo Daimler Truck
2022								
Ingresos por ventas externas	21,922	17,843	5,915	3,551	1,714	50,945	–	50,945
Ingresos por ventas entre segmentos	117	2,370	584	138	45	3,254	-3,254	–
Total ingresos por ventas	22,039	20,213	6,499	3,689	1,759	54,199	-3,254	50,945
Utilidad/pérdida del segmento (EBIT)	2,376	1,188	161	-52	310	3,983	-487	3,496
utilidad/pérdida inversiones método participación	8	-114	-64	–	–	-170	-56	-226
Utilidad/pérdida por composición y efectos por cambios en tasas de descuento en provisiones para otros riesgos	-16	132	–	15	-3	128	11	139
31. Dec. 2022								
Activos del segmento	7,441	14,415	5,525	3,289	25,545	56,215	891	57,106
utilidad/pérdida inversiones método participación	20	–	353	8	–	381	692	1,073
Pasivos del segmento	6,427	9,120	2,100	2,500	23,327	43,474	-463	43,011
Adiciones a activos no circulantes	355	2,064	305	222	903	3,849	7	3,856
inversiones en activos intangibles	6	161	58	15	19	259	7	266
inversiones en propiedades, plantas y equipo	216	452	153	85	11	917	1	918
Depreciación y amortización de activos no circulantes	282	904	249	179	19	1,633	9	1,642
amortización de activos intangibles	14	120	27	17	4	182	4	186
depreciación de propiedades, plantas y equipo (incluyendo activos por derecho de uso)	241	417	192	69	11	930	5	935

Reconciliación

La reconciliación de los importes por segmento a importes releva para el Grupo Daimler Truck se muestra en la Tabla D 89.

D.89

Reconciliación de segmentos a Estados Financieros del Grupo

En millones de euros	Al 31 diciembre, 2023	2022
Total utilidad de los segmentos (EBIT)	5,655	3,983
Utilidad/pérdida inversiones método participación	-50	-56
Otras actividades comerciales y partidas corporativas	-399	-364
Eliminaciones	-23	-67
EBIT del Grupo	5,183	3,496
Total activos de segmentos	61,752	56,215
Valor en libros de inversiones por método de participación	708	692
Activos por impuesto sobre la renta[1]	1,776	1,565
Otras actividades comerciales y partida corporativas	541	458
Eliminaciones	-2,241	-1,824
Activos de los segmentos del Grupo	62,536	57,106
Activos financieros no asignados (incluyendo liquidez) y activos por pensiones y obligaciones similares[1]	8,676	6,863
Total activos del Grupo	71,212	63,969
Total pasivos de los segmentos	48,876	43,474
pasivos por impuesto sobre la renta[1]	152	79
Otras actividades comerciales y partidas corporativas	1,111	1,078
Eliminaciones	-2,810	-1,620
Pasivos de los segmentos del Grupo	47,329	43,011
Pasivos financieros no asignados y pasivos por obligaciones por pensiones y similares[1]	1,659	352
Total capital del Grupo	22,224	20,606
Total capital y pasivos del Grupo	71,212	63,969

1 Excluyendo asignaciones al segmento de Financial Services

Otras actividades comerciales y partidas corporativas están principalmente compuestas por gastos de operación por € 172 millones en relación con las actividades comerciales de conducción autónoma del Grupo Daimler Truck (2022: € 191 millones) y gastos por instrumentos de capital valuados a valor razonable a través de resultados por € 39 millones (2022: € 60 millones).

Ingresos por ventas y activos no circulantes por región

En relación con la información sobre regiones geográficas, los ingresos por operaciones continuadas se asignan a los países con base en la ubicación del cliente; los activos no circulantes se presentan de acuerdo con la ubicación física de estos activos.

Los ingresos por ventas generados por clientes externos y activos no circulantes por región se muestran en la tabla D 90.

D.90

Ingresos y activos no circulantes por región

	Ingresos por ventas		Activos no circulantes[1]	
	2023	2022	Dic. 31, 2023	Dic. 31, 2022
En millones de euros				
Europa	18,426	15,330	8,948	8,868
Alemania	6,845	5,532	6,815	6,824
América del Norte	24,613	22,587	3,296	3,155
Estados Unidos	20,056	19,175	2,735	2,593
Asia	7,172	6,546	2,266	2,300
Japón	3,400	2,864	2,012	2,027
América Latina	3,521	4,587	637	619
Otros mercados	2,158	1,895	239	263
	55,890	50,945	15,386	15,205

1 Activos no circulantes incluyen activos intangibles, propiedades, plantas y equipo y equipo en arrendamientos operativos.

36. ADMINISTRACIÓN DEL CAPITAL

La administración del capital del grupo Daimler Truck se basa en los activos netos operativos como base de capital para el negocio industrial, así como en el patrimonio como base de capital para los servicios financieros. Los activos y pasivos operativos de los segmentos de acuerdo con las NIIF proporcionan la base para la determinación de los activos netos operativos del Negocio Industrial. Los segmentos del Negocio Industrial son responsables de todos los activos y pasivos de los que son responsables en las operaciones diarias y por tanto les están asignados. Los activos netos operativos del Negocio Industrial también incluyen partidas de conciliación del Grupo que no están asignadas a los segmentos. Los elementos relacionados con liquidez, impuestos sobre la renta y pensiones no forman parte del activo neto operativo. La medición del desempeño en el segmento de Servicios Financieros se realiza sobre una base de equidad, en línea con la práctica habitual en el negocio bancario. La dirección de los Negocios Industriales y Financial Services se basa en la respectiva base de capital promedio del año. Se calcula a partir de las bases de capital promedio de los trimestres, que son los promedios del inicio y final del trimestre respectivo.

Con base en las respectivas bases de capital, calculamos el retorno sobre el capital empleado para el Negocio Industrial y el retorno sobre el patrimonio para Financial Services. Para evaluar la rentabilidad del capital invertido, se comparan los índices de rendimiento con los respectivos costos de capital. Si el índice excede la tasa de costo de capital, esto crea valor para nuestros accionistas. Las tasas de costo de capital del Daimler Truck Group se derivan de las tasas mínimas de rendimiento que los inversionistas esperan de su capital invertido. La tasa de costo de capital del Negocio Industrial se determina a partir de las tasas ponderadas de costo de capital y costo de deuda. De acuerdo con la práctica comercial habitual, la tasa de costo de capital se utiliza como tasa de costo de capital para Financial Services. El cálculo de la tasa de costo de capital se basa en el método CAPM. Para la dirección interna en el año de informe 2023, se utilizó una tasa de costo de capital del 12% antes de impuestos para el Negocio Industrial. Para Financial Services, la tasa de costo de capital aplicada fue del 14% antes de impuestos para 2023.

El objetivo de la administración de capital es optimizar el costo de capital. Esto se logra, por un lado, mediante la administración de activos netos, por ejemplo, optimizando el capital de trabajo, que es responsabilidad operativa de los segmentos.

Además, tomando en cuenta las regulaciones legales, el Grupo Daimler Truck se esfuerza por optimizar los costos y riesgos de la estructura de capital y. por lo tanto, el costo del capital, considerando debidamente la legislación aplicable. Entre los ejemplos de esto se incluye una relación equilibrada entre capital y pasivos financieros, así como un nivel adecuado de liquidez, orientado hacia los requerimientos de operación.

37. UTILIDADES POR ACCIÓN

El cálculo de las utilidades básicas y diluidas por acción se basa en la utilidad neta atribuible a los accionistas del Grupo Daimler Truck. No existieron efectos de dilución sobre las acciones en 2023 y 2022. La utilidad atribuible a los accionistas del Grupo Daimler Truck (básica y diluida) es por un importe de € 3,775 millones (2022: € 2,665 millones).

El número promedio ponderado de acciones en circulación utilizado para el cálculo de utilidades por acción se calcula después de deducir las acciones de tesorería adquiridas al 31 de diciembre de 2023.

Durante el ejercicio financiero 2023, el número promedio ponderado de acciones en circulación fue 818 millones y para el cuarto trimestre de 2023 806 millones.

La tabla D. 91 muestra el numerador y el denominador para el cálculo de utilidades por acción.

D.91

Utilidades por acción

	2023	2022
En millones de euros		
Utilidad/pérdida consolidada atribuible a los accionistas	3,775	2,665
en millones de acciones		
Número promedio ponderado de acciones en circulación – básicas y diluidas	818	823
Utilidades por acción – básicas y diluidas	4.62	3.24

38. INFORMACIONES SOBRE PARTES RELACIONADAS

Compañías relacionadas
En la fecha del informe, las compañías relacionadas incluyen, en particular, el Grupo Mercedes-Benz, así como negocios conjuntos del Grupo Mercedes-Benz debido a la participación accionaria minoritaria el 30.01 % de Mercedes-Benz Group AG en el Grupo Daimler Truck. Por lo tanto, las compañías relacionadas del Grupo Mercedes-Benz incluían a Mercedes-Benz Group AG y a sus subsidiarias directas e indirectas y negocios conjuntos.

Además de las compañías relacionadas del Grupo, las compañías relacionadas también incluyen compañías asociadas, negocios conjuntos y subsidiarias no consolidadas del Grupo Daimler Truck, así como sus asociados.

Los bienes y servicios suministrados entre el Grupo Daimler Truck y las compañías relacionadas se muestran en D. 92.

Transacciones con el Grupo Mercedes-Benz
El Grupo Daimler Truck realizó ventas a compañías del Grupo Mercedes-Benz. Estas ventas se refieren principalmente a camiones, piezas, refacciones y servicios. Además, el Daimler Truck Group compró bienes y servicios a compañías del Grupo Mercedes-Benz. Las compras de bienes y servicios se refieren principalmente a piezas, refacciones y servicios prestados por funciones centrales. Estas funciones centrales del Grupo Mercedes-Benz incluyen servicios como, por ejemplo y sin limitación, servicios contables, TI y de personal.

Participaciones minoritarias en Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs y en Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG.

Al 31 de diciembre de 2023, las participaciones minoritarias en Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs y en Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OGG que tenía Mercedes-Benz Grund Services GmbH se contabilizaron como pasivos financieros y ascienden a € 213 millones (31 de diciembre 2022: € 191 millones). Para más información, ver la Nota 1. Información General y principales políticas contables y la Nota 25. Pasivos por financiamiento.

Contratos de arrendamiento con el Grupo Mercedes-Benz
Para la venta de vehículos a empresas del Grupo Mercedes-Benz por las que el Grupo Daimler Truck está obligado a recomprar los vehículos, que se contabilizan como un arrendamiento, los saldos correspondientes de las garantías de valor residual al 31 de diciembre de 2023 fueron por un total de € 1,051 millones (31 de diciembre de 2022: € 1,104 millones). Los ingresos diferidos relacionados al 31 de diciembre de 2023 ascendían a € 640 millones (31 de diciembre de 2022: € 735 millones).

Para las transacciones de arrendamiento en las que Financial Services da en arrendamiento vehículos de pasajeros a clientes terceros, que fueron adquiridos previamente a concesionarios externos, el Grupo Mercedes-Benz emitió garantías de valor residual. Al 31 de diciembre de 2023, las garantías de valor residual emitidas por el Grupo Mercedes-Benz a Financial Services con respecto automóviles de pasajeros (en arrendamientos a clientes finales de conformidad con arrendamientos operativos) ascendían a € 47 millones (31 de diciembre de 2022: € 66 millones). Las garantías de valor residual emitidas por el Grupo Mercedes-Benz a Financial Services en el caso de automóviles de pasajeros arrendados a clientes finales en régimen de arrendamiento financiero ascendían a € 26 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2023: € 76 millones).

Además, antes de la escisión, Daimler Truck Business otorgaba a Financial Services parte de las garantías de riesgo crediticio del Grupo Mercedes-Benz, que obligaban al emisor a realizar determinados pagos para reembolsar al titular por una pérdida en la que incurriera debido a que sus clientes no realizaran los pagos a su vencimiento. Los pasivos financieros adeudados a compañías del Grupo Mercedes-Benz al 31 de diciembre de 2023 ascendían a € 1 millón (31 de diciembre de 2021: € 1 millón). Los correspondientes importes fuera de balance general para los pasivos financieros resultantes de las garantías de riesgo crediticio emitidas al Grupo Mercedes-Benz al 31 de diciembre de 2023 ascendían a € 20 millones (31 de diciembre de 2022: € 28 millones).

Los pasivos financieros resultantes de las operaciones con empresas del Grupo Mercedes-Benz incluyen los pasivos financieros de las operaciones de venta y arrendamiento posterior cuando la venta no cumple los requisitos de la NIIF 15.

En las operaciones de arrendamiento en las que el Grupo Daimler Truck es arrendatario, el importe en libros de los activos de derecho de uso ascendía a € 78 millones al 31 de diciembre de 2023 (31 de diciembre de 2022: € 100 millones).

Al 31 de diciembre de 2023, el importe en libros de los pasivos por arrendamiento relacionados fue de € 77 millones (31 de diciembre de 2022: € 98 millones). Las operaciones de arrendamiento incluían bienes inmuebles, equipos informáticos y otras partidas.

Cobertura
El Grupo Daimler Truck cubre los riesgos de interés y cambiarios de forma independiente utilizando sus propios instrumentos de cobertura. El volumen, la naturaleza y la estrategia de estos procedimientos de cobertura se describen detalladamente en la Nota 33. Instrumentos Financieros y en la Nota 34. Gestión de Riesgos Financieros.

Compañías asociadas
En las relaciones comerciales con compañías asociadas, tuvieron lugar importantes ingresos por ventas por la venta de bienes y servicios con compañías asociadas de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (“MFTBC”).

Negocios Conjuntos
En relaciones comerciales con negocios conjuntos, se realizaron ventas importantes de bienes y servicios con National Automobile Industry Company Ltd. (“NAI”) y Beijing Foton Daimler Auto- motive Co., Ltd (“BFDA”).

La Nota 14 – Inversiones registradas con el método de participación - ofrece detalles adicionales sobre las aportaciones de capital y los negocios conjuntos significativos.

Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras
La Nota 32. Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras contiene información adicional sobre pasivos contingentes y otras obligaciones financieras con partes relacionadas.

Responsabilidad solidaria y conjunta del Grupo Mercedes-Benz por reclamos contra pasivos de Daimler Truck AG por la transferencia de activos de 2019
En 2019, Mercedes-Benz Group AG transfirió partes de sus operaciones comerciales a Daimler Truck AG y a Mercedes-Benz AG. De conformidad con la Sección 133 de la Ley de Transformación de Alemania (UmwG), las tres entidades legales son responsables de forma solidaria y conjunta por la totalidad de los pasivos de Mercedes-Benz Group AG que existieron al momento de la fecha de inscripción de la escisión en el registro comercial.

Por lo tanto, Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz AG, son también responsables por los pasivos de Daimler Truck AG que existían antes de que entrara en vigor la escisión por un período de cinco años, comenzando en la fecha del aviso de la inscripción. Para obligaciones de pensiones con base en la Ley de Pensiones de Compañías de Alemania (Betriebsrentengesetz), el período que aquí se menciona es de diez años.

Otras disposiciones relevantes en este contexto, específicamente el procedimiento para regular las liquidaciones internas entre las entidades legales participantes, son reguladas en el acuerdo de transferencia de activos del 25 de marzo de 2019.

De acuerdo con la apreciación actual, es poco probable un reclamo en relación con pasivos posteriores entre las entidades.

Garantías
El Grupo Mercedes-Benz emitió cartas de crédito y garantías a favor del negocio de Daimler Truck y sus clientes.

Al 31 de diciembre de 2023, las garantías emitidas por el Grupo Mercedes-Benz fueron por un importe de € 108 millones (31 de diciembre 2022: € 312 millones).

Las garantías emitidas por el Grupo Daimler Truck en favor del Grupo Mercedes-Benz, así como compañías asociadas y negocios conjuntos y compañías filiales, pero no compañías consolidadas, al 31 de diciembre de 2023, fueron por un importe de € 105 millones (31 de diciembre de 2022: € 88 millones).

Después de la escisión en 2021, no se emitieron nuevas cartas de crédito y garantías sobre obligaciones de las compañías del Grupo Daimler Truck por parte de Mercedes-Benz Group AG o las compañías del Grupo Mercedes-Benz. Las garantías existentes fueron reemplazadas por las garantías correspondientes del Grupo Daimler Truck al grado posible y razonable desde una perspectiva administrativa. Sin embargo, algunas garantías continúan vigentes en la fecha del informe, que se espera sean liquidadas, a más tardar, a fines de la vigencia del contrato.

Aportaciones al plan de activos
Daimler Truck Pension Trust e.V., administra los activos del plan para garantizar obligaciones de pensiones en Alemania sobre una base fiduciaria y, por lo tanto, es una parte relacionada del Grupo Daimler Truck. Daimler Truck AG cubre gastos insignificantes y presta servicios para la compañía.

Durante el ejercicio fiscal 2023, las asignaciones al Daimler Truck Pension Trust e.V., fueron por un importe de € 40 millones (2022: €294 millones, de los cuales € 250 millones se asignaron con base en el acuerdo de separación de 2021).

Pagos basados en acciones
Referirse a la Nota 22. Pago basado en acciones, para conocer información adicional.

Personas Relacionadas
En la fecha del informe, todos los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG se consideran personal directivo clave.

Compensación del personal directivo clave
Para más información acerca de la remuneración del personal directivo clave, referirse a la Nota 39. Remuneración de los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia.

D.92

Transacciones con compañías relacionadas

	Ventas de bienes y servicios y otros ingresos		Compra de bienes y servicios y otros gastos		Cuentas por cobrar[1] Al 31 diciembre,		Cuentas por pagar[2] Al 31 diciembre,	
	2023	2022	**2023**	2022	**2023**	2022	**2023**	2022
En millones de euros								
Compañías asociadas	**166**	216	**13**	13	**34**	36	**2**	2
Sociedades participadas MFTBC[3]	**158**	148	**13**	13	**27**	21	**2**	2
Negocios conjuntos	**481**	546	**41**	94	**343**	330	**7**	2
NAI[4]	**318**	241	**–**	3	**88**	72	**–**	–
BFDA[5]	**144**	265	**5**	30	**255**	254	**2**	–
Grupo Mercedes-Benz[6]	**2,374**	3,205	**968**	1,308	**289**	411	**1,618**	1,826

1 Cuentas por cobrar incluyen partidas del balance general que resultan en entrada de efectivo. Estas incluyen cuentas por cobrar comerciales, préstamos otorgados y otras cuentas por cobrar. Al 31 diciembre, 2023, las cuentas por cobrar no incluyeron ningún deterioro significativo (31 diciembre 2022: € 57 millones).
2 Cuentas por pagar incluyen partidas del balance general que resultaron en posible salida de efectivo futura. Estas incluyeron cuentas por pagar comerciales, garantías de valor residual, riesgos por incumplimiento por garantías, pasivos por financiamiento, pasivos por arrendamiento y otros pasivos.
3 Compañías asociadas de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC).
4 National Automobile Industry Company Ltd. (NAI).
5 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).
6 Gastos por servicios recibidos por el Grupo Mercedes-Benz por € 525 millones (2022: €606 millones).

39. REMUNERACIÓN A LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DEL COMITÉ DE VIGILANCIA

Las remuneraciones del personal directivo clave se indican en la Tabla D. 93.

Con la introducción del Sistema de Remuneraciones 2023+ el 1 de enero de 2023, la remuneración variable a largo plazo por el sistema de remuneraciones previo, conocido como el Plan de Acciones de Desempeño Fantasmas (PPSP), fue reemplazado con el Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales (VSEP). Sin embargo, los tramos en curso del PPSP 2020, 2021 y 2022 no fueron afectados por esto.

Los tramos 2019, 2020 y 2021 de PPSP originalmente emitidos por Mercedes-Benz Group AG (anteriormente Daimler AG) fueron transferidos a Daimler Truck Holding AG en 2021 mediante acuerdos de transferencia y serán continuados. Daimler Truck Holding AG emitió un tramo adicional 2022 PPSP.

Los gastos correspondientes a la remuneración variable con efecto de incentivo a largo plazo, que figuran en la Tabla D. 93, se derivan de la valuación continua a valor razonable en cada fecha de informe de todos los derechos otorgados y aún no vencidos en el marco de los PPSP y, a partir de 2023, VSEP. Referirse a la Nota 22 – Pagos basados en acciones para conocer más información.

Los miembros de los Comités de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG reciben únicamente una remuneración fija a corto plazo por sus actividades en los consejos y comités, cuyos importes dependen de sus funciones en los Comités de Vigilancia. A excepción de las remuneraciones abonadas a los miembros representantes de los trabajadores de acuerdo con sus contratos de trabajo, no se ha pagado ninguna remuneración por servicios prestados personalmente más allá de las actividades del Comité y de los comités, en particular por servicios de asesoría o mediación.

D.93

Remuneración de los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de DTHAG de acuerdo con la NIC 24.17

En millones de euros	2023	2022
Remuneración del Consejo de Administración		
Remuneración fija (salario base)	7.0	6.9
Remuneración variable a corto plazo (bono anual)	10.4	5.9
Remuneración variable a mediano plazo (diferimiento)	–	5.9
Remuneración variable con efecto de incentivo a largo plazo (PPSP/VSEP)	9.7	6.4
Prestaciones por jubilación (costo de servicio)	2.1	1.9
	29.2	27.0
Remuneración del Comité de Vigilancia	3.7	3.6
	32.9	30.6

Información según el artículo 314, apartado 1, número 6, del Código de Comercio de Alemania (HGB)

La remuneración general concedida a los miembros de (excluyendo compromisos de pensiones) el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG, resultante de los derechos a prestaciones dentro del significado de la Sección 314, Apartado 1 No. 6 del Código de Comercio de Alemania ("HGB") para el ejercicio fiscal 2022 se calcula como el total de lo siguiente:

- la remuneración básica fija para 2023
- la mitad del bono anual para 2023, que se abonará en 2024 con valor en la fecha de balance general
- el llamado diferimiento ya no aplica con el sistema de remuneraciones vigente a partir del 1 de enero de 2023
- el valor de concesión de las prestaciones a largo plazo basada en acciones (Plan de Capital basado en Acciones Virtuales – VSEP) en la fecha de otorgamiento en 2023 (para pago en 27) y
- los beneficios no monetarios imponibles en 2023.

Para el componente de la remuneración basada en acciones -PPSP / VSEP de largo plazo, los respectivos importes de pago futuros pueden desviarse significativamente de los valores indicados, en función de la evolución de la acción de Daimler Truck Holding AG y de la consecución de los respectivos parámetros objetivo. La posible desviación al alza está limitada por límites máximos. También es posible un fallo total de ambos componentes

Para 2023, € 7.7 millones (2022: € 7.5 millones) son atribuibles a remuneración fija (es decir, no relacionada con el desempeño), y € 10.4 millones (2022: € 12 millones) a componentes de compensación variable relacionados con el desempeño a corto (2022: corto y mediano) plazo (bono anual/ 2022: incluyendo diferimiento), así como compensación basada en acciones variable a largo plazo (PPSP/VSEP) con valor razonable de € 9.5 millones (2022: € 5.7 millones) y 291,953 acciones virtuales otorgadas (2022: 232,988 acciones). Esto corresponde a un importe total de € 27.6 millones para 20232(2022: € 25.2 millones).

Los pagos efectuados a miembros anteriores del Consejo de Administración y sus dependientes supérstites fueron por un importe de €78 mil (2022: € 0 miles). Las provisiones para pensiones para miembros anteriores del Consejo de Supervisión y sus dependientes supérstites fueron por un importe de € 4.7 millones (2022: € 0 millones).

No se efectuaron ni se redujeron anticipos o préstamos a los miembros actuales o anteriores del Consejo de Administración o a los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG.

La remuneración del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG asciende a € 3.7 millones (2022: € 3.6 millones).

40. HONORARIOS DEL AUDITOR

Los accionistas de Daimler Truck Holding AG eligieron a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft como auditor externo el 21 de junio de 2023. De conformidad con la Sección 314, Apartado 1 No. 9 del Código de Comercio de Alemania (HGB), la tabla D 94 muestra los honorarios pagados por servicios proporcionados por KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft y la red de compañías de la red mundial de KPMG a Daimler Truck Holding AG y las subsidiarias consolidadas.

Los servicios de Auditoría se relacionan con la auditoría de los Estados Financieros Consolidados del Grupo Daimler Truck y los estados financieros de cierre del ejercicio de las entidades consolidadas del Grupo Daimler Truck, así como los servicios requeridos para la auditoría, incluyendo las revisiones de estados financieros intermedios, la auditoría del sistema de control interno relacionado con la contabilidad, y las revisiones relacionadas con contabilidad de la introducción de sistemas y procesos TI.

Otros servicios de certificación fueron específicamente prestados para auditorías de sistemas TI y la emisión de cartas de conformidad.

Otros servicios principalmente relacionados con contrataciones por consultorías no contables relacionadas con TI y de procesos en relación con aseguramiento de la calidad.

D.94

Honorarios de auditor

En millones de euros	2023	2022
Servicios de auditoría	21.8	19.4
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	10.9	8.6
Otros servicios de certificación	1.9	1.6
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1.7	1.4
Servicios fiscales	–	0.2
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	–	–
Otros servicios	1.7	1.3
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1.7	1.3
	25.4	22.5

41. EVENTOS POSTERIORES AL FECHA DEL INFORME

En enero de 2024, el Grupo Daimler Truck emitió un bono por € 1.1 miles de millones en el mercado de capitales de EE. UU.

42. INFORMACIÓN ADICIONAL

Código de Gobierno Corporativo de Alemania

El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG emitieron una declaración de conformidad con la Sección 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) y la pusieron permanentemente a disposición de sus accionistas en el sitio web de Daimler Truck en www.daimlertruck.com/en/company/corporategovernance/declarations-reports.

Declaración de inversiones

La declaración de inversiones del Grupo Daimler Truck, de conformidad con la Sección 313, Apartado 2 No. 1-6 del Código de Comercio de Alemania (HGB), se presenta en la tabla D 95. La declaración de inversiones muestra la participación de capital directa de conformidad con el HGB y excluye negocios conjuntos sin participación de capital. Adicionalmente, la declaración de inversiones indica qué sociedades consolidadas hacen uso de la excepción de conformidad con la Sección 264 Apartado 3 del HGB y/o Sección 264b del HGB. Los Estados Financieros Consolidados de Daimler Truck Holding AG liberan a dichas subsidiarias de la obligación de cumplir con ese requerimiento de publicar estados financieros anuales que de otra forma sería aplicable.

D.95

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
I. Subsidiarias consolidadas			
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlántida, Sudáfrica	**100.00**	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Bernardo do Campo, Brasil	**100.00**	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	Campinas, Brasil	**100.00**	
CharterWay France S.A.S.U.	Montigny-le-Bretonneux, Francia	**100.00**	
Daimler Buses Austria GmbH	Viena, Austria	**100.00**	
Daimler Buses Belgium NV	Kobbegem-Asse, Bélgica	**100.00**	
Daimler Buses Česká republika s.r.o.	Praga, República Checa	**100.00**	
Daimler Buses España, S.A.U.	Santander, España	**100.00**	
Daimler Buses France S.A.S.U.	Sarcelles, Francia	**100.00**	
Daimler Buses GmbH	Stuttgart, Alemania	**100.00**	3
Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	**89.88**	3, 4
Daimler Buses Italia S.p.A.	Bomporto, Italia	**100.00**	
Daimler Buses Nederland B.V.	Nijkerk, Países Bajos	**100.00**	
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, Estados Unidos	**100.00**	
Daimler Buses Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polonia	**100.00**	
Daimler Buses Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	**100.00**	
Daimler Buses Schweiz AG	Winterthur, Suiza	**100.00**	
Daimler Buses Sverige AB	Vetlanda, Suecia	**100.00**	
Daimler Buses UK Ltd	Coventry, Reino Unido	**100.00**	
Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	**100.00**	
Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Ciudad de México, México	**100.00**	
Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México, México	**100.00**	
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, India	**100.00**	
Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México, México	**100.00**	
Daimler México, S.A. de C.V.	Ciudad de México, México	**100.00**	
Daimler Servicios Corporativos México S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México, México	**100.00**	
Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Estambul, Turquía	**100.00**	
Daimler Truck & Bus Romania S.R.L.	Bucarest, Rumania	**100.00**	
Daimler Truck & Bus Slovakia s.r.o.	Bratislava, Eslovaquia	**100.00**	
Daimler Truck AG	Stuttgart, Alemania	**100.00**	3
Daimler Truck Australia Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australia	**100.00**	
Daimler Truck Austria GmbH	Eugendorf, Austria	**100.00**	
Daimler Truck Belgium Luxembourg NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Bélgica	**100.00**	
Daimler Truck Canada Ltd.	Mississauga, Canadá	**100.00**	
Daimler Truck China Limited	Beijing, China	**100.00**	

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
Daimler Truck Customer Services & Parts s.r.o.	Praga, República Checa	100.00	
Daimler Truck España, S.L.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Finance Canada Inc.	Toronto Canadá	100.00	
Daimler Truck Finance North America LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd.	Tokio, Japón	100.00	
Daimler Truck Financial Services Australia Pty Ltd	Melbourne, Australia	100.00	
Daimler Truck Financial Services Belgium NV	Woluwe-Saint-Lambert, Bélgica	100.00	
Daimler Truck Financial Services Brasil Holding S.A.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Daimler Truck Financial Services Canada Corporation	Vancouver, Canadá	100.00	
Daimler Truck Financial Services Deutschland GmbH	Berlín, Alemania	100.00	
Daimler Truck Financial Services España, E.F.C., S.A.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Francia	100.00	
Daimler Truck Financial Services GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	3
Daimler Truck Financial Services Italia S.p. A	Roma, Italia	100.00	
Daimler Truck Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Países Bajos	100.00	
Daimler Truck Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurión, Sudáfrica	100.00	
Daimler Truck Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Daimler Truck Financial Services USA LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck France S.A.S.U.	Montigny-le-Bretonneux, Francia	100.00	
Daimler Truck Holding Australia Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australia	100.00	
Daimler Truck Immobilien Service GmbH	Schönefeld, Alemania	100.00	3
Daimler Truck Insurance Agency LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck International Finance B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Daimler Truck Italia S.r.l.	Roma, Italia	100.00	
Daimler Truck Locações e Serviços Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Daimler Truck Nederland B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Daimler Truck North America LLC	Portland, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck Polska Sp. z o.o.	Varsovia, Polonia	100.00	
Daimler Truck Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100.00	
Daimler Truck Remarketing Corporation	Portland, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck Renting España, S.A.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Retail Italia S.r.l.	Roma, Italia	100.00	
Daimler Truck Retail Lyon S.A.S.	Génas, Francia	100.00	
Daimler Truck Retail Madrid, S.A.U.	Madrid, España	100.00	
Daimler Truck Retail Paris S.A.S.	Wissous, Francia	100.00	
Daimler Truck Retail Polska Sp. z o.o.	Varsovia, Polonia	100.00	
Daimler Truck Retail Portugal, Unipessoal Lda.	Sintra, Portugal	100.00	
Daimler Truck Schweiz AG	Schlieren, Suiza	100.00	

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
Daimler Truck Southern Africa Ltd	Centurión, Sudáfrica	100.00	
Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Alemania	100.00	3
Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Alemania	100.00	3
Daimler Trucks & Buses US Holding LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Beijing, China	100.00	
Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.	Taipéi, Taiwán	51.00	
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seúl, Corea del Sur	100.00	
Daimler Trucks Retail Receivables LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Trucks Retail Trust 2022-1	Wilmington, Estados Unidos	0.00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-1	Wilmington, Estados Unidos	0.00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-A	Wilmington, Estados Unidos	0.00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-B	Wilmington, Estados Unidos	0.00	5
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México, México	100.00	
Detroit Diesel Corporation	Detroit, Estados Unidos	100.00	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, Estados Unidos	100.00	
DTFC Holding GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	3
DTFS Immobilien Holding GmbH	Schönefeld, Alemania	100.00	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, Estados Unidos	100.00	
Gamma 1 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	89.90	3, 4
Gamma 2 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	89.90	3, 4
Gamma 3 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	89.90	3, 4
Gamma 4 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	89.90	3, 4
Gamma 5 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	3, 4
Gamma 6 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH	Schönefeld, Alemania	100.00	
Mercedes Benz Kamyon Finansman A.S.	Estambul, Turquía	100.00	
Mercedes-Benz Broker Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentina	99.00	
Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentina	100.00	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentina	100.00	
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	
Mercedes-Benz Servicios S.A.	Buenos Aires, Argentina	100.00	
Daimler Truck Česká republika s.r.o.	Praga, República Checa	100.00	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim S.A.S.U.	Molsheim, Francia	100.00	
Mercedes-Benz Trucks UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Estambul, Turquía	66.91	
Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japón	100.00	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japón	89.29	
MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE - Sociedade Europeia de Automóveis, S.A.	Tramagal, Portugal	100.00	

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japón	100.00	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Yakarta, Indonesia	100.00	
PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia	Bandera de Indonesia	100.00	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Centurión, Sudáfrica	100.00	
SelecTrucks of America LLC	Portland, Estados Unidos	100.00	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Canadá	100.00	
Sterling Truck Corporation	Portland, Estados Unidos	100.00	
Sumperská správa majetku k.s.	Praga, República Checa	100.00	4
Thomas Built Buses of Canada Limited	Calgary, Canadá	100.00	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, Estados Unidos	100.00	
TORC CND Robotique, Inc.	Montreal Canadá	100.00	
TORC Europe GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
TORC Robotics, Inc.	Blacksburg, Estados Unidos	91.05	
Ukuvela Holdings Proprietary Limited	Atlantis, Sudáfrica	100.00	
Ukuvela Properties (Pty.) Ltd.	Atlantis, Sudáfrica	100.00	
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, Estados Unidos	100.00	
II. Subsidiarias No Consolidadas[2/6]			
CLOUDGEEKS, UNIPESSOAL LDA	Lisboa, Portugal	100.00	
Cúspide Daimler Trucks & Buses GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Alemania	100.00	
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100.00	
Daimler Buses Solutions GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Daimler Coaches North America LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok, Tailandia	100.00	
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenia	100.00	
Daimler Commercial Vehicles MENA FZE	Dubái, Emiratos Árabes Unidos	100.00	
Daimler Truck Gastronomie GmbH	Gaggenau, Alemania	100.00	
Daimler Truck Innovation Center India Private Limited	Bangalore, India	100.00	
Daimler Truck International Assignment Services LLC	Wilmington, Estados Unidos	100.00	
Daimler Truck MENA Holding GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Alemania	100.00	
DICV Mobility Solutions Private Limited	Chennai, India	99.99	
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal, Portugal	100.00	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Reunión	100.00	
Fleetboard Logistics GmbH	Volkach, Alemania	100.00	
Mercedes ServiceCard Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Alemania	51.00	
MFTA Canada, Inc.	Toronto Canadá	100.00	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, Estados Unidos	100.00	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	São Bernardo do Campo, Brasil	100.00	

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren, Suiza	51.00	
WTX Technologies GmbH	Stuttgart, Alemania	85.00	
III. Operaciones conjuntas contabilizadas utilizando el método de participación			
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, Estados Unidos	50.00	
IV. Negocios conjuntos contabilizados utilizando el método de participación			
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.	Beijing, China	50.00	
cellcentric GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Alemania	50.00	
Commercial Vehicle Charging Europe B.V.	Ámsterdam, Holanda	33.33	
Greenlane Infrastructure, LLC	Wilmington, Estados Unidos	33.33	
Polomex, S.A. de C.V.	García, México	26.00	
V. Compañías asociadas contabilizadas utilizando el método de participación			
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japón	21.67	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japón	43.83	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayama, Japón	50.00	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Yakarta, Indonesia	30.00	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Yakarta, Indonesia	32.28	
Toll4Europe GmbH	Múnich, Alemania	15.00	
VI. Operaciones conjuntas, negocios conjuntos, compañías asociadas y otras inversiones contabilizadas a costo (amortizado)[2][6]			
cellcentric Verwaltungsgesellschaft mbH	Kirchheim unter Teck, Alemania	50.00	
Círculo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentina	25.95	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Alemania	40.82	
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlín, Alemania	1.70	
Mercedes ServiceCard GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Alemania	51.00	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipéi, Taiwán	33.40	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Arabia Saudí	26.00	
Omuta Unso Co., Ltd.	Omuta, Japón	33.51	
TASIAP GmbH	Stuttgart, Alemania	60.00	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japón	28.20	
WärmeWerk Wörth GmbH	Wörth am Rhein, Alemania	45.00	
VII. Otras Inversiones significativas contabilizadas a Valor Razonable[6]			
Deutz AG	Colonia, Alemania	4.18	
G2VP I, LLC	Dover, Estados Unidos	5.71	

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participaciones en el capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
IVU Traffic Technologies AG	Berlín, Alemania	5.25	
Manz AG	Reutlingen, Alemania	9.08	
Trucks Venture Fund 1, LP	Lewes, Estados Unidos	20.76	

1 Participación accionaria de conformidad con la Sección 16 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG).
2 Para la contabilidad de subsidiarias no consolidadas, operaciones conjuntas, negocios conjuntos y compañías asociadas, referirse a la Nota 1. Información general y Principales políticas contables.
3 Cualificación para excepción de conformidad con la Sección 264 Apartado 3 y Sección 264b del Código de Comercio de Alemania (HGB).
4 Daimler Truck Holding AG o una o más subsidiarias consolidadas es/son socia(s) con responsabilidad limitada.
5 Control debido a circunstancias económicas.
6 La información sobre el capital y utilidades e información sobre inversiones de conformidad con la Sección 313 Apartado 2 No. 4 del Código de Comercio de Alemania (HGB) ha sido omitida de conformidad con la Sección 313 Apartado 3 Párrafo 4 del HGB, esa información de poca importancia para una presentación justa de la rentabilidad, liquidez y recursos de capital o situación financiera del Grupo Daimler Truck.

E

Información Adicional

Declaración de Responsabilidad	259
Informe del Auditor Independiente	260
Informe de Aseguramiento Limitado del Auditor Independiente sobre la Declaración No Financiera del Grupo	266
Información Adicional	269



DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

De acuerdo con nuestro leal saber y entender, y de conformidad con los principios aplicables de información, los estados financieros consolidados brindan un panorama veraz y adecuado de los activos, pasivos, la situación financiera, flujos de efectivo y utilidades o pérdidas del Grupo Daimler Truck, y el informe de la administración del Grupo Daimler Truck, que se ha combinado con el informe de la administración para Daimler Truck Holding AG, incluye una revisión fiel del comportamiento y desempeño del negocio y la situación del Grupo, junto con una descripción de las principales oportunidades y riesgos relacionados con el desempeño esperado del Grupo Daimler Truck.

Leinfelden – Echterdingen, 29 de febrero de 2024



Martin Daum



Karl Deppen



Dr. Adreas Gorbach



Jürgen Hartwig



John O' Leary



Karin Radström



Stephan Unger

Informe del Auditor Independiente

Para: Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

INFORME SOBRE LA AUDITORÍA A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS Y EL INFORME COMBINADO DE LA ADMINISTRACIÓN.

Opiniones

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, y sus subsidiarias (el Grupo), que incluyen el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2023 y el estado de resultados consolidado, estado consolidado de resultados integrales, estado consolidado de cambios en el capital, estado consolidado de flujos de efectivo, para el ejercicio fiscal del 1o de enero al 31 de diciembre de 2023 así como las notas a los estados financieros consolidados, incluyendo un resumen de las principales políticas contables. Adicionalmente, hemos auditado el informe sobre la situación de la Compañía y del Grupo (en lo sucesivo "informe combinado de la administración" de Daimler Truck Group AG para el ejercicio fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre del 2023

De conformidad con las regulaciones legales de Alemania, no hemos auditado los contenidos de elementos del informe combinado de la administración a los que se hace referencia en la sección "Información Adicional" de nuestro informe de auditor.

En nuestra opinión, con base en el conocimiento obtenido a partir de la auditoría:

- los estados financieros consolidados adjuntos, cumplen, en todo sentido material, con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés), tal como han sido adoptadas por la UE, y con los requerimientos adicionales de la ley Comercial de Alemania, de conformidad con el la Sección 315e, párrafo 1 del HGB y, en cumplimiento con estos requerimientos, proporcionan un punto de vista veraz y fiel de los activos, pasivos y la situación financiera del Grupo al 31 de diciembre de 2023 así como de su desempeño financiero para el ejercicio fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2023; y
- el informe combinado de la administración que se adjunta, en su totalidad, ofrece un punto de vista adecuado de la situación del Grupo. En todo sentido material, este informe combinado de la administración es consistente con los estados financieros consolidados, cumple con los requerimientos legales alemanes y presenta de forma adecuada las oportunidades y riesgos del futuro desempeño. Nuestra opinión sobre el informe combinado de la administración no cubre los elementos del informe combinado de la administración a los que se hace referencia en la sección "Información Adicional" de nuestro informe de auditor.

De conformidad con la Sección 322 párrafo 3, párrafo 1 de la HGB [Handelsgesetzbuch; Código de Comercio de Alemania], declaramos que nuestra auditoría no ha conllevado a ninguna reserva en relación con el cumplimiento legal de los estados financieros consolidados y del informe combinado de la administración.

Fundamento de las Opiniones

Realizamos nuestra auditoría a los estados financieros consolidados y al informe combinado de la administración de conformidad con la Sección 317 de HGB y la Regulación de Auditoría de la UE No. 537/2014 (a la que se hace referencia en lo sucesivo, como la "Regulación de Auditoría UE"), y de conformidad con las Normas Alemanas Generalmente Aceptadas para Auditorías de Estados Financieros promulgadas por el Instituto de Auditores Públicos de Alemania (IDW, por las siglas en alemán del *Institut der Wirtschaftsprüfer*). Realizamos la auditoría de los estados financieros consolidados cumpliendo adicionalmente con las Normas Internacionales de Auditoría (ISA, por las siglas en inglés de *International Standards on Auditing*). Nuestras responsabilidades de conformidad con dichos requerimientos, principios y normas se describen con mayor detalle en la sección de "Responsabilidades del Auditor para la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y del Informe Combinado de la Administración" de nuestro informe de auditor. Somos independientes del grupo de entidades de conformidad con los requerimientos de la ley europea y las leyes comerciales y profesionales de Alemania, y hemos cumplido con nuestras demás responsabilidades profesionales alemanas de conformidad con estos requerimientos.

Adicionalmente, de conformidad con el Artículo 10, párrafo 2, letra f) de la Regulación de Auditoría de UE, declaramos que no hemos prestado servicios distintos a los de auditoría que están prohibidos de conformidad con el Artículo 5, párrafo 1 de la Regulación de Auditoría UE. Creemos que las evidencias que hemos obtenido son suficientes y adecuadas para proporcionar el fundamento de nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración.

Aspectos Clave de Auditoría en la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados

Los aspectos clave de auditoría son aquellos asuntos que, de acuerdo con nuestro criterio profesional, son los de mayor importancia en nuestra auditoría a los estados financieros consolidados para el ejercicio fiscal que va del 1º de enero al 31 de diciembre de 2023. Estos aspectos se abordaron como un todo en el contexto de nuestra auditoría a los estados financieros consolidados, y, para formar nuestra opinión al respecto, no proporcionamos una opinión separada sobre estos aspectos.

Reservas Por Pérdidas Para Cuentas por Cobrar por Servicios Financieros

Favor de hacer referencia, en relación con las políticas y métodos contables aplicados, a la Nota 1 "Información General y Principales políticas contables", Nota 2 "Estimaciones contables y criterios de la administración", Nota 15 "Cuentas por Cobrar por servicios financieros", Nota 34 "Gestión de Riesgos Financieros" y al Informe Combinado de la Administración en el capítulo "Informe de Riesgos y Oportunidades en la Sección "Riesgos y Oportunidades Financieros".

El Riesgo para los Estados Financieros Consolidados

Las cuentas por cobrar por servicios financieros (€ 26,738 millones) resultantes de las actividades de financiamiento y arrendamiento del Grupo, incluyen cuentas por cobrar por financiamiento de ventas con clientes, cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con distribuidores y cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero. Las reservas por pérdidas para estas cuentas por cobrar fueron, en la fecha del informe, por un importe de € 524 millones.

El cálculo de las reservas por pérdidas se basa en pérdidas crediticias anticipadas y, por lo tanto, también incluye expectativas relacionadas con el futuro. El registro de las pérdidas crediticias anticipadas se lleva a cabo mediante un procedimiento de tres parámetros para la determinación de reservas para pérdidas. Al mismo tiempo, diversos factores que determinan el valor, tales como la determinación de las probabilidades estadísticas de incumplimiento e índices de pérdidas, el posible importe por cobrar en caso de incumplimiento, los criterios de transferencia de parámetros que están relacionados con un cambio significativo en el riesgo de incumplimiento de deudores, y el cálculo de flujos de efectivo futuros. Además, en el cálculo fluyen escenarios macroeconómicos (escenarios base, optimistas y pesimistas), cuya identificación, en gran medida, incluye incertidumbres y valoraciones discrecionales.

El riesgo para los estados financieros es que exista una apreciación incorrecta en cuanto a la solvencia crediticia de los clientes y los importes de las fechas de pago de flujos de efectivo futuros o que el cálculo del parámetro de la provisión para riesgos sea incorrecto de tal forma que no se reconozcan reservas para pérdidas o que estas sean insuficientes.

Nuestro Enfoque de Auditoría

Logramos una comprensión integral del comportamiento de las carteras, los riesgos relacionados de incumplimiento de contrapartes y el proceso para la identificación, administración, monitoreo y medición de riesgos crediticios, mediante la revisión de informes de riesgo y análisis, y a través de cuestionamientos y la revisión de lineamientos e instrucciones de trabajo, así como la revisión de métodos definidos y su implementación y la revisión y comprensión del proceso de validación y los informes de validación individuales.

Auditamos la idoneidad y efectividad del sistema de control interno en relación con el proceso de calificación de riesgos y modelos de riesgo y la identificación de los factores que determinan el valor y las reservas para deuda, revisando nuevamente también los cálculos. En este sentido, también evaluamos los sistemas TI relevantes y los procedimientos internos. Además de la auditoría por parte de nuestros especialistas en TI en relación con la idoneidad de los sistemas afectados y las interfaces relacionadas para garantizar la integridad y exactitud de la información, la auditoría también incluyó la auditoría de controles automáticos para la captura de datos y el procesamiento de datos.

El énfasis principal de nuestra auditoría fue la evaluación del enfoque metódico en la determinación de categorías de riesgo, probabilidades de incumplimiento e índices de pérdida que se derivan de información histórica. Logramos una comprensión de lo anterior con base en la selección orientada a riesgos de carteras crediticias. Estamos convencidos de la idoneidad de los parámetros significativos de riesgos con base en los resultados de una validación realizada por Daimler Truck Financial Services y evaluamos los ajustes de los parámetros a la actual situación de mercado. En este contexto, auditamos la información que soporta las validaciones en base a muestra consciente.

Nuestras Observaciones

El enfoque metódico, los procedimientos y los procesos para calcular las pérdidas por deterioro y las suposiciones y parámetros de riesgo en la medición son adecuados para la oportuna identificación de riesgos crediticios y para determinar el reconocimiento de pérdidas por deterioro adecuadas.

Valuación de la Provisión para Garantías de Producto

Favor de hacer referencia, en relación con las políticas contables aplicadas a las notas a los estados financieros combinados en la Nota 1 "Información General y Principales Políticas Contables", la Nota 2 "Estimaciones contables y criterios de la administración", Nota 24 "Provisiones para otros riesgos" y en el informe combinado de la administración, en el capítulo "Informe de Riesgos y Oportunidades" en la sección sobre "Riesgos y Oportunidades Legales y Fiscales".

El Riesgo para los Estados Financieros Consolidados

La provisión para garantías de producto y costos de crédito mercantil es por un importe de € 1,952 millones y está incluida en las provisiones para otros riegos.

El Grupo Daimler Truck se enfrenta a diversos reclamos de conformidad con garantías de producto u otorga varios tipos de garantías de producto, que se ejecutan en relación con el funcionamiento libre de errores de un producto vendido o servicio prestado por el Grupo Daimler Truck durante un período de tiempo definido. Con el fin de confirmar o reexaminar gastos futuros por garantía y crédito mercantil, se registra y analiza continuamente información actualizada sobre la naturaleza y volumen y la solución de fallas que ha ocurrido a nivel de unidad de negocios, serie de modelo, clave de daño y año de ventas.

Surge una importante incertidumbre para el cálculo de la provisión en relación con el número de casos de daño que ocurren y los gastos requeridos para rectificar el daño. El riesgo para los estados financieros consolidados es que la provisión no sea valuada de forma adecuada.

Nuestro Enfoque de Auditoría
Nuestros procedimientos de auditoría incluyeron, entre otras cosas, la evaluación del proceso para calcular la provisión de garantías de productos y la evaluación de las suposiciones relevantes y su derivación para la valuación de la provisión. Estas incluyen principalmente suposiciones sobre la susceptibilidad esperada a, y el curso del daño, y además el valor monetario del daño por vehículo con base en las pérdidas reales por garantía, garantía y crédito mercantil. Con base en análisis históricos, evaluamos la precisión de los pronósticos de costos anteriores de garantía, garantía y crédito mercantil. También examinamos si las evaluaciones actualizadas de procedimientos y costos futuros de reparaciones fueron tomadas en cuenta. Logramos una comprensión en cuanto a los números subyacentes de vehículos a través de las ventas reales de unidades.

Nuestras Observaciones
Los métodos de cálculo y las suposiciones realizadas son adecuados.

Riesgos por procedimientos antimonopolio de la UE

Favor de hacer referencia, en relación con las políticas contables aplicadas a las notas a los estados financieros consolidados en la Nota 2 “Estimaciones Contables y Criterios de la Administración”. En la Nota 24 “Provisiones para otros riesgos” y en la Nota 31 “Procedimientos legales” y al informe combinado de la administración en el capítulo “Informe de Riesgos y Oportunidades” en la Sección “Riesgos y Oportunidades Legales y Fiscales”.

El Riesgo para los Estados Financieros Consolidados
El Grupo Daimler Truck está expuesto a un gran número de reclamos por daños y perjuicios en varios países en relación con los procedimientos antimonopolio de la UE. Los clientes de camiones presentan reclamos por daños y perjuicios por precios potencialmente excesivos en relación con la participación de Mercedes-Benz Group AG y otros fabricantes de camiones en comportamiento anticompetitivo. En julio de 2016, la Comisión Europea impuso una multa de € 1.09 miles de millones a Mercedes-Benz Group AG en este contexto, la cual se pagó íntegramente en 2016.

El riesgo para los estados financieros consolidados es que el registro de cualquier reclamo futuro por daños y perjuicios en relación con estos procedimientos antimonopolio de la UE contra el Grupo Daimler Truck no se valúe completa o correctamente.

Nuestro Enfoque de Auditoría
Con el fin de auditar la provisión para reclamos por daños y perjuicios en relación con el procedimiento antimonopolio de la UE contra el Grupo Daimler Truck, hemos interrogado, entre otros, al Presidente del Comité de Vigilancia, a los representantes legales y a nuestros interlocutores en las áreas financiera y legal. Además, obtuvimos información de los abogados y asesores externos que actúan para el Grupo Daimler Truck y evaluamos los documentos subyacentes.

Las evaluaciones escritas de los representantes legales fueron puestas a nuestra disposición por la Compañía. A la fecha del informe, se disponía de las evaluaciones de los abogados externos para la evaluación de los riesgos en relación con los procedimientos antimonopolio contra el Grupo Daimler Truck, que respaldan la evaluación de los riesgos por parte de los representantes legales.

Por último, hemos evaluado la idoneidad de la descripción de los citados procedimientos legales en las notas a los estados financieros consolidados.

Nuestras Observaciones
Las evaluaciones discrecionales y las suposiciones de los representantes legales son adecuadas.

Información Adicional

Los representantes legales y el Comité de Vigilancia son responsables de la información adicional. La información adicional comprende los siguientes elementos del informe combinado de la administración, cuyo contenido no hemos auditado

- la declaración no financiera del Grupo, que se incluye en la sección del informe combinado de la administración titulada "Sustentabilidad en Daimler Truck",
- la declaración combinada de la Compañía y del Grupo sobre la gestión corporativa, a la que se hacer referencia en el informe combinado de la administración; y
- las divulgaciones incluidas en el informe combinado de la administración marcadas como ajenas a los informes de la administración y no auditadas.

La información adicional también incluye las demás partes del informe anual. La información adicional no incluye los estados financieros consolidados, los datos auditados del informe combinado de la administración ni nuestro informe de auditoría correspondiente.

Nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y sobre el informe combinado de la administración no abarcan la información adicional y, por lo tanto, no expresamos una opinión ni ninguna otra forma de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría, nuestra responsabilidad es leer la información adicional y, al hacerlo, considerar si la información adicional

- es sustancialmente inconsistente con los estados financieros consolidados, con la información del informe combinado de la administración auditado por su contenido o con nuestro conocimiento obtenido en la auditoría, o
- parece ser materialmente errónea.

Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, llegamos a la conclusión de que existe una incorrección material en esta información adicional, estamos obligados a informar de ello. No tenemos nada que informar en este sentido.

Responsabilidades de los Representantes Legales y el Comité de Vigilancia en relación con los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración

Los representantes legales son responsables de la preparación de los estados financieros consolidados que cumplan, en todo aspecto sustancial, con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés), tal como se adoptaron en la UE y los requerimientos adicionales de la ley de comercio de Alemania de conformidad con la Sección 315e, párrafo 1 del Código de Comercio Alemán (HGB), y de que los estados financieros consolidados, en cumplimiento con estos requerimientos, ofrezcan una visión veraz y fiel de los activos, pasivos, situación financiera y desempeño financiero del Grupo. Además, los representantes legales son responsables del control interno que determinen necesario para permitir la preparación de los estados financieros consolidados los cuales están libres de error sustancial, ya sea debido a fraude (es decir, información financiera fraudulenta y malversación de activos) o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, los representantes legales son responsables de evaluar la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. También tiene la responsabilidad de revelar, tal como resulte aplicable, los asuntos relacionados con la empresa en funcionamiento. Además, son responsables de los informes financieros con base en el fundamento contable de empresa en funcionamiento salvo cuando exista la intención de liquidar el Grupo o de suspender operaciones, o cuando no exista alternativa realista distinta a hacer eso.

Adicionalmente, los representantes legales son responsables de la preparación del informe combinado de la administración que, en su totalidad, ofrezca una perspectiva adecuada de la situación del Grupo y que sea, en todo aspecto material, consistente con los estados financieros consolidados, que cumpla con los requerimientos legales alemanes y que presente de forma adecuada los riesgos y oportunidades del comportamiento futuro. Además, los representantes legales son responsables de los arreglos y medidas (sistemas) que hayan considerado necesarios para permitir la preparación de un informe combinado de la administración que sea de conformidad con los requerimientos legales de Alemania, y sea capaz de ofrecer evidencia adecuada para las afirmaciones que se plasman en el informe combinado de la administración.

El Comité de Vigilancia es responsable de la vigilancia del proceso de información financiera del Grupo para la preparación de los estados financieros consolidados y del informe combinado de la administración.

Responsabilidades del Auditor en relación con la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración

Nuestros objetivos son obtener un aseguramiento razonable sobre, si los estados financieros consolidados, en su totalidad, están libres de declaraciones erróneas sustanciales, ya sea debido a fraude o a error, y si el informe combinado de la administración, en su totalidad, ofrece una perspectiva adecuada de la situación del Grupo y, si en todo aspecto sustancial, es consistente con los estados financieros consolidados y, si el conocimiento obtenido en la auditoria, cumple con los requerimientos legales alemanes y presenta adecuadamente las oportunidades y riesgos del futuro comportamiento, así como emitir un informe de auditor que incluya nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y sobre el informe combinado de la administración.

.

Un aseguramiento razonable es un alto nivel de seguridad, pero no es una garantía en cuanto a que una auditoría realizada de conformidad con la Sección 317 del HGB y la Regulación de Auditoría de la UE y en cumplimiento con las Normas Alemanas Generalmente Aceptadas para las Auditorías de Estados Financieros promulgadas por el *Institut der Wirtschaftsprüfer* (Instituto de Contadores Públicos en Alemania) (IDW) y cumplimiento adicional con ISAs, detectará siempre una declaración errónea sustancial. Las declaraciones erróneas pueden resultar de fraude o error y se consideran sustanciales si puede esperarse razonablemente que, de forma individual o en su conjunto, podrían ejercer influencia sobre las decisiones económicas que toman los usuarios con base en estos estados financieros consolidados y en el informe combinado de la administración.

A lo largo de la auditoría, nosotros ejercemos nuestro criterio profesional y mantenemos escepticismo profesional. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de declaraciones erróneas sustanciales en los estados financieros consolidados y en el informe combinado de la administración, ya sea debido a fraude o a error, diseñamos y llevamos a cabo procedimientos de auditoría atentos a estos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para integrar las bases de nuestras opiniones. El riesgo de no detectar una declaración errónea sustancial resultante de fraude es mayor que el de una declaración errónea resultante de un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionales, tergiversaciones o la invalidación de controles internos.

- Logramos el entendimiento del control interno relevante a la auditoría de los estados financieros consolidados y de arreglos y medidas (sistemas) relevantes a la auditoria del informe combinado de la administración para diseñar procedimientos de auditoría adecuados para las circunstancias, pero no para fines de expresar una opinión sobre la efectividad de estos sistemas.

- Evaluamos la idoneidad de las políticas contables utilizadas por la administración y la racionalidad de estimaciones realizadas por los representantes legales y los informes relacionados.

- Llegamos a conclusiones sobre la idoneidad del uso, por parte de los representantes legales, de la base contable de empresa en funcionamiento y, con base en la evidencia obtenida a partir de la auditoría, si existe incertidumbre sustancial en relación con eventos o condiciones que puedan provocar una duda importante sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. En caso de que lleguemos a la conclusión de que existe incertidumbre sustancial, nosotros estamos obligados a atraer la atención, en el informe del auditor, a los informes relacionados en los estados financieros consolidados y en el informe combinado de la administración o, en caso de que dichos informes sean inadecuados, a modificar nuestras respectivas opiniones. Nuestras consideraciones se basan en la evidencia de auditoria obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditor. Sin embargo, los eventos o condiciones futuros pueden provocar que el Grupo ya no sea capaz de continuar como empresa en funcionamiento.

- Evaluamos la presentación general, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluyendo los informes, y si los estados financieros consolidados presentan o no presentan las transacciones y eventos subyacentes de forma tal que los estados financieros consolidados ofrezcan una perspectiva real e imparcial sobre los activos, pasivos, situación y desempeño financieros del Grupo de conformidad con los Principios Contables Legalmente Requeridos de Alemania.

- Obtenemos evidencia de auditoría que sea suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades comerciales dentro del Grupo para expresar opiniones sobre los estados financieros consolidados y sobre el informe combinado de la administración del grupo. Nosotros somos responsables de la dirección, supervisión y ejecución de la auditoría del grupo. Continuamos siendo exclusivamente responsables de nuestras opiniones.

- Evaluamos la consistencia del informe combinado de la administración con los estados financieros consolidados, su conformidad con la ley (Alemania), y la perspectiva de la situación del Grupo que esto ofrece.

- Llevamos a cabo procedimientos de auditoría sobre la información prospectiva presentada por los representantes legales en el informe combinado de la administración. Con base en evidencia adecuada y suficiente de auditoria nosotros evaluamos, específicamente, las hipótesis importantes utilizadas por la administración como base para la información prospectiva, y evaluamos la derivación adecuada de la información prospectiva a partir de estas hipótesis. Nosotros no expresamos una opinión por separado sobre la información prospectiva y sobre las hipótesis utilizadas como base. Existe un riesgo sustancial inevitable en cuanto a que los eventos futuros sean materialmente distintos a la información prospectiva.

Nosotros mantenemos comunicación con los encargados del gobierno en relación con, entre otros asuntos, el alcance y programación planeados de la auditoría y las determinaciones importantes resultantes de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia sustancial que identifiquemos en el control interno durante nuestra auditoría.

También ofrecemos a los encargados del gobierno, una declaración en cuanto a que hemos cumplido con los requerimientos relevantes de independencia, y mantenemos comunicaciones con ellos sobre las relaciones y otros asuntos que, de forma razonable pueda pensarse que, tienen incidencia en nuestra independencia y, cuando resulte aplicable, las acciones emprendidas o salvaguardas aplicadas para eliminar amenazas a la independencia.

A partir de los asuntos sobre los cuales se sostuvieron comunicaciones con los encargados del gobierno, nosotros determinamos aquellos asuntos que fueron los más importantes para la auditoría de los estados financieros consolidados del período actual y, por lo tanto, los asuntos clave de la auditoría. Describimos estos aspectos en nuestro informe de auditor, salvo cuando la ley o las regulaciones impidan la divulgación pública en relación con el asunto.

Otros Requerimientos Legales y Regulatorios

Informe sobre el Aseguramiento sobre la Presentación Electrónica de Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración Preparados para Fines de Publicación de conformidad con la Sección 317 párrafo 3a del HGB

Hemos realizado trabajos de aseguramiento de acuerdo con la Sección 317 párrafo 3a del HGB para obtener una seguridad razonable sobre si la presentación de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración (en adelante, los »Documentos ESEF«) contenidos en el archivo que puede ser descargado por el emisor desde el portal electrónico del cliente con protección de acceso “dthag-2023-12-31-de.zip“ (vínculo de internet) puestos a disposición y preparados para fines de publicación cumplen en todos los aspectos materiales con los requisitos de la sección 328 (1) del HGB para el formato de informes electrónicos (“Formato ESEF”). De acuerdo con los requisitos legales de Alemania, este trabajo de aseguramiento solo se extiende a la conversión de la información contenida en los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración al formato ESEF y, por lo tanto, no se refiere ni a la información contenida en estas presentaciones ni a ninguna información adicional contenida en el archivo que se identifica con anterioridad.

En nuestra opinión, la presentación de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración contenido en el archivo electrónico mencionado anteriormente y puesto a disposición para fines de publicación cumple en todos los aspectos materiales con los requisitos de la sección 328 párrafo 1 del HGB para el formato de informe electrónico. Más allá de esta opinión de aseguramiento y nuestra opinión de auditoría sobre los estados financieros consolidados adjuntos y el informe combinado de la administración adjunto para el ejercicio fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2023 incluido en el “Informe Sobre la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración” anteriores, no expresamos ninguna opinión de aseguramiento sobre la información contenida dentro de estas presentaciones o sobre la información adicional contenida en el archivo que se identifica con anterioridad.

Llevamos a cabo nuestro trabajo de aseguramiento sobre la presentación de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la Administración contenido en el archivo e identificado de conformidad con la Sección 317 párrafo 3a del HGB y de la Norma de Aseguramiento IDW: Trabajo de Aseguramiento Sobre la Presentación Electrónica de Estados Financieros e Informes de la Administración Preparados para Fines de Publicación de conformidad con la Sección 317 párrafo 3a del HGB y la Norma de Aseguramiento del IDW;

Trabajo de Aseguramiento sobre la Presentación Electrónica de Estados Financieros e Informes de la Administración Preparados para Fines de Publicación de conformidad con la Sección 317 párrafo 3ª del HGB (IDW PS 410 (06.2022) propicio para la comprensión del informe a nivel internacional y la Norma Internacional Sobre Compromisos de Aseguramiento 3000 (Revisada). Nuestras responsabilidades de conformidad con lo anterior se describen con más detalle a continuación. Nuestro despacho de auditoría ha aplicado la Norma sobre Gestión de la Calidad del IDW: Requisitos para la Gestión de la Calidad en las Empresas de Auditoría (IDW QMS 1 (09.2022).

Los Representantes Legales de la Compañía son responsables de la preparación de los documentos ESEF, incluida la presentación electrónica de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración de acuerdo con la Sección 328 párrafo 1, oración 4, numeral 1 del HGB y del etiquetado de los estados financieros consolidados de acuerdo con la Sección 328 párrafo 1 oración 4, numeral 2 del HGB.

Además, los representantes legales de la Compañía son responsables del control interno que consideren necesario para la preparación de los documentos ESEF que están libres de incumplimiento sustancial intencional o no intencional con los requerimientos de la Sección 328, párrafo 1 del HGB, para el formato de informes electrónicos.

El Comité de Vigilancia es responsable de supervisar la preparación de los documentos ESEF como parte del proceso de presentación de informes financieros.

Nuestro objetivo es obtener aseguramiento razonable sobre si los documentos ESEF están libres de incumplimientos sustanciales intencionales o no intencionales en relación con los requerimientos de la Sección 328 párrafo 1 del HGB. Ejercemos criterio profesional y conservamos escepticismo profesional durante la totalidad del trabajo de aseguramiento. Nosotros también:

- identificamos y evaluamos los riesgos de incumplimiento sustancial intencional o no intencional en relación con los requerimientos de la Sección 328 párrafo 1 del HGB, diseñamos y ejecutamos procedimientos de aseguramiento en respuesta a esos riesgos, y obtenemos evidencia de aseguramiento suficiente y adecuada para servir como la base para nuestra opinión de aseguramiento.

- logramos un entendimiento de control interno relevante para el aseguramiento de los documentos ESEF con el fin de diseñar procedimientos de aseguramiento que sean adecuados en las circunstancias, pero no para fines de expresar una opinión de aseguramiento en relación sobre la efectividad de estos controles.

- evaluamos la validez técnica de los documentos ESEF, es decir, si el archivo electrónico puesto a disposición que contiene los documentos ESEF cumple con los requerimientos de la Regulación Delegada (UE) 2019/815 sobre la especificación técnica para este archivo electrónico.

- evaluamos si los documentos ESEF permiten una presentación en XHTML con contenido equivalente a los estados financieros consolidados auditados y el informe combinado de la administración auditado.

- evaluamos si el etiquetado de los documentos ESEF con tecnología Inline XBRL (iXBRL) de conformidad con los requerimientos de los Artículos 4 y 6 de la Regulación Delegada (UE) 2019/815, con sus respectivas enmiendas en la fecha del informe, permite la obtención de una copia XBRL adecuada, completa y legible por una máquina de la presentación XHTML.

Información Adicional de conformidad con el Artículo 10 de la Regulación de Auditoría de la UE.

En la Asamblea Anual de Accionistas celebrada el 21 de junio de 2023, fuimos seleccionados como auditor del Grupo. Fuimos contratados por el Comité de Vigilancia el 24 de junio de 2023. Nosotros hemos sido el auditor de grupo de Daimler Truck Holding AG, sin interrupción, desde el ejercicio fiscal 2021.

Declaramos que, las opiniones expresadas en el presente informe del auditor son consistentes con el informe adicional al comité de auditoría de conformidad con el Artículo 11 de la Regulación de Auditoría de la UE (formato extendido del informe de auditoría).

Otro Asunto – Uso del Informe del Auditor

Nuestro informe del auditor siempre debe leerse junto con los estados financieros consolidados auditados y el informe combinado de la administración auditado, así como con los documentos ESEF examinados. Los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración convertidos a formato ESEF – incluyendo las versiones que se registrarán en el registro de la compañía – son exclusivamente presentaciones electrónicas de los estados financieros consolidados auditados y del informe de la administración del grupo auditado y no los reemplazan. Específicamente, el informe ESEF y nuestra opinión de aseguramiento contenida en dicho informe, deben utilizarse exclusivamente junto con los documentos ESEF examinados puestos a disposición en formato electrónico.

Auditor Público Alemán Responsable del Compromiso

El Auditor Público Alemán responsable de la contratación es Marcus Rohrbach.

Stuttgart, 29 de febrero de 2024

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Versión original en alemán firmada por)

Pritzer	Rohrbach
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer
(Auditor Público de Alemania)	(Auditor Público de Alemania)

Informe de Aseguramiento Limitado sobre la Declaración NO Financiera del Grupo

Al Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

Hemos realizado un compromiso de aseguramiento limitado sobre el Declaración No Financiera del Grupo de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart (en adelante, la "Compañía" o "Daimler Truck") en el informe combinado de la administración en la sección "Sustentabilidad en Daimler Truck", así como sobre las secciones "Modelo de negocios" e "Informe sobre riesgos y oportunidades" en el informe combinado de la administración que se califica como parte de esta declaración (en adelante, "Declaración No Financiera del Grupo") para el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2023. El contenido de la declaración no financiera del Grupo en la Sección “Sustentabilidad en Daimler Truck” está marcado con los siguientes símbolos: / símbolo /

Responsabilidad de la Administración

Los representantes legales de la Compañía son responsables de la elaboración del Declaración No Financiera del Grupo de conformidad con los artículos 315c en relación con los artículos 289c a 289e del HGB [“Handelsegesetzbuch”; Código de Comercio de Alemania] y con el artículo 8 del REGLAMENTO (UE) 2020/852 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (en lo sucesivo, "Reglamento sobre la taxonomía de la UE") y los actos delegados complementarios, así como por hacer su propia interpretación de los términos contenidos en el Reglamento sobre la taxonomía de la UE y en los actos delegados complementarios por parte de la Compañía, tal como se indica en la sección "Taxonomía de la UE" del Declaración No Financiera del Grupo.

Esta responsabilidad incluye la selección y la aplicación de métodos apropiados para preparar el Declaración No Financiera del Grupo y el uso de hipótesis y estimaciones para las revelaciones individuales que sean razonables en las circunstancias dadas. Además, la administración es responsable de los controles internos que consideren necesarios para la elaboración del Declaración No Financiera del Grupo que esté libre de errores materiales, ya sea debido a fraude (manipulación de la declaración no financiera del Grupo) o error.

El Reglamento sobre la Taxonomía de la UE y los Actos Delegados que lo complementan contienen redacción y términos que todavía están sujetos a importantes incertidumbres en cuanto a su interpretación y sobre los que todavía no se han publicado todas las aclaraciones. Por lo tanto, la administración ha incluido su interpretación en la sección "Taxonomía de la UE" del Declaración No Financiera del Grupo. Esta es responsable de la sustentabilidad de su interpretación. Debido al riesgo inminente de que términos legales vagos puedan ser interpretados de forma distinta, la conformidad jurídica de estas interpretaciones está sujeta a incertidumbres.

Independencia y Aseguramiento de la Calidad por parte del despacho del Practicante de Aseguramiento

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y aseguramiento de la calidad que se establecen en las provisiones legales nacionales y pronunciamientos profesionales, específicamente en el Código Profesional para Auditores Públicos y Auditores Colegiados de Alemania (en Alemania) y la norma de aseguramiento de la calidad del Instituto de Auditores Públicos de Alemania (*Institut der Wirtschaftsprüfer*, IDW) en relación con los requerimientos de aseguramiento de la calidad en la práctica de auditorías (IDW QMS 1 (09.2022)).

Responsabilidad del Practicante del Aseguramiento

Es nuestra responsabilidad expresar una conclusión con aseguramiento limitado sobre la Declaración No Financiera del Grupo basada en nuestro compromiso de aseguramiento.

Hemos llevado a cabo nuestro compromiso de aseguramiento de conformidad con la Norma Internacional sobre Encargos de Aseguramiento (ISAE) 3000 (Revisada): "Compromisos de aseguramiento distintos de las auditorías o revisiones de información financiera histórica" emitida por el IAASB. Esta norma exige que planifiquemos y realicemos el trabajo de aseguramiento con el fin de obtener un aseguramiento limitado sobre si hemos tenido conocimiento de algún asunto que nos haga creer que la declaración no financiera de la Compañía no está preparada, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los artículos 315c en relación con 289c a 289e del HGB y el Reglamento sobre Taxonomía de la UE y los Actos Delegados emitidos en virtud del mismo, así como la interpretación de la administración que figura en la sección “Taxonomía de la UE” de la declaración no financiera del Grupo.

En un compromiso de aseguramiento limitado, los procedimientos que se llevan a cabo son menos extensivos que en un compromiso de aseguramiento razonable y, por lo tanto, se obtiene un nivel mucho menor de aseguramiento. La selección de los procedimientos de aseguramiento está sujeta al criterio profesional del practicante del aseguramiento.

En el curso de nuestro compromiso de aseguramiento hemos, entre otras cosas, llevado a cabo los siguientes procedimientos de aseguramiento y demás actividades:

- Consultas al personal del grupo responsable del análisis de materialidad para entender los procesos de determinación de los temas materiales y los respectivos límites de información de Daimler Truck Holding AG.

- Un análisis de riesgos, que incluye la investigación de los medios de comunicación, para identificar la información relevante sobre el desempeño de la sostenibilidad de Daimler Truck Holding AG en el período del informe.

- Revisión de la idoneidad de los criterios de información desarrollados internamente

- Evaluación del diseño y la implementación de sistemas y procesos para la recopilación, el procesamiento y la supervisión de las divulgaciones, incluida la consolidación de datos, sobre asuntos medioambientales, sociales y de los empleados, el respeto de los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno, así como los indicadores del Reglamento sobre Taxonomía de la UE

- Investigaciones del personal a nivel de grupo que es responsable de determinar las divulgaciones sobre conceptos, procesos de diligencia debida, resultados y riesgos, realizando funciones de control interno y consolidando las divulgaciones

- Inspección de documentos internos y externos seleccionados

- Procedimientos analíticos para la evaluación de los datos y de las tendencias de las revelaciones cuantitativas comunicadas a nivel de grupo por todos los centros

- Evaluación de los procesos de recolección e información de datos locales y la fiabilidad de los datos informados mediante muestreo en Wörth am Rhein (Alemania) y Estambul (Turquía).

- Evaluación de la presentación general de la información

- Evaluación del proceso de identificación de las actividades económicas admisibles para taxonomía y alineadas con taxonomía y de las correspondientes divulgaciones en el estado no financiero del Grupo

En la determinación de las divulgaciones de conformidad con el artículo 8 del Reglamento sobre Taxonomía de la UE, la administración está obligada a interpretar términos legales no definidos. Debido al riesgo innato de interpretaciones divergentes de conceptos jurídicos imprecisos, la conformidad jurídica de estas interpretaciones y, en consecuencia, nuestro compromiso de aseguramiento en ese sentido está sujetos a incertidumbre.

Opinión sobre Aseguramiento
Sobre la base de los procedimientos de aseguramiento aplicados y de las pruebas obtenidas, no ha llegado a nuestro conocimiento nada que nos haga pensar que la declaración no financiera del Grupo de Daimler Truck Holding AG correspondiente al período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2023 no haya sido elaborada, en todos los aspectos significativos, de conformidad con los artículos 315c en relación con los artículos 289c a 289e del HGB y con el Reglamento sobre Taxonomía de la UE y los Actos Delegados emitidos de conformidad con los anteriores, así como con la interpretación por parte de la administración, tal como se informa en la sección "Taxonomía de la UE " de la declaración no financiera del Grupo.

Restricciones de Uso / Términos Generales de Contratación
El presente informe de aseguramiento está dirigido exclusivamente al Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart.

Nuestro compromiso ante el Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, y la responsabilidad profesional se han regido por las Condiciones Generales de Contratación para Wirtschaftsprüfer (Auditores Públicos de Alemania) y Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (Despachos de Auditores Públicos de Alemania) (Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften) en su versión del 1 de enero de 2017 (https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab_ english.pdf). Al leer y utilizar la información contenida en este informe de aseguramiento, cada destinatario confirma la notificación de las disposiciones de los Términos Generales de Contratación (incluida la limitación de nuestra responsabilidad según lo estipulado en el Número 9) y acepta la validez de las Condiciones Generales de Contratación con respecto a nosotros.

Stuttgart, 29 de febrero de 2024
KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rohrbach Herold
Wirtschaftsprüfer
[Auditor Público Alemán]

Información Adicional

Publicación para el ejercicio fiscal 2023
Además del presente Informe Anual, existen otros documentos, tales como Factbook, Presentación de Mercado de Capital e Informe de Remuneraciones para el ejercicio fiscal, disponibles en W www.daimlertruck.com/en.

Daimler Truck Holding AG
70771 Leinfelden-Echterdingen
Tel. +49 711 8485 0
W www.daimlertruck.com/en

Relaciones con Inversionistas
m ir@daimlertruck.com
W www.daimlertruck.com/en/investors

Prensa
m com@daimlertruck.com
W www.daimlertruck.com/en/newsroom

Nuestro Código de Conducta
Solo quienes actúan de forma responsable tendrán éxito en el largo plazo. Nuestro Código de Conducta Daimler Truck, nuestra directriz para hacer lo correcto, nos orienta en nuestras acciones: La política establece claramente las reglas que aplican a cada uno de nosotros y los principios que seguimos. En resumen, nos ayuda a tomar las decisions correctas.
W www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct

Sitios web de nuestras marcas

Trucks
W Freightliner
W Western Star
W Mercedes-Benz Trucks
W FUSO Trucks
W BharatBenz Trucks
W RIZON

Buses
W Thomas Built Buses
W Mercedes-Benz Buses
W FUSO Buses
W BharatBenz Buses
W Setra

Financial Services
W Financial Services

in
Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
Bharat Benz
Daimler Buses
Thomas Built Buses
Financial Services

Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
Bharat Benz
RIZON
Thomas Built Buses
Daimler Truck Career

Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
FUSO
Bharat Benz
Thomas Built Buses

Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
FUSO
Bharat Benz
Daimler Buses

Ciudad de México, 26 de marzo de 2024.

El anterior documento, traducción al español, que consta de 269 páginas escritas solo por el anverso, es, a mi leal saber y entender, la traducción fiel y correcta de su original en el idioma inglés que consta de 269 páginas.

ANA GABRIELA VELÁZQUEZ ROCH
Perito Traductor, nombrada por el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, de acuerdo con las listas publicadas en el Diario Oficial del 1° de Junio de 2009 y cada una de las listas publicadas posteriormente hasta la fecha.

Annual Report 2022



Mercedes-Benz Group



5

TO OUR SHAREHOLDERS

36

COMBINED
MANAGEMENT REPORT WITH
NON-FINANCIAL
DECLARATION

161

CORPORATE GOVERNANCE

193

CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

345

FURTHER INFORMATION



TO OUR SHAREHOLDERS

TO OUR SHAREHOLDERS

7 Letter from the CEO
10 The Board of Management
11 Report of the Supervisory Board
22 The Supervisory Board
26 Objectives and Strategy
26 Sustainability, integrity and diversity are the basis of our conduct
27 Mercedes-Benz Cars Strategy
30 Mercedes-Benz Vans Strategy
33 Mercedes-Benz Mobility Strategy

Daimler AG was renamed as Mercedes-Benz Group AG with effect from 1 February 2022. Unless there is a specific historical context for the former company name in individual cases, the new company name is used in this Annual Report and the name Mercedes-Benz Group is used for the Group. The same applies to the former Daimler Mobility AG, which was renamed as Mercedes-Benz Mobility AG on 1 February 2022.



Ola Källenius
Chairman of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG

Dear Shareholders,

2022 was a year during which we were able to demonstrate our resilience in a challenging environment and achieve significant business success. At the same time, we systematically advanced the implementation of our strategy. In addition, the year 2022 marks a historic moment for us: since 1 February the name of our company has been Mercedes-Benz Group AG.

What had we resolved to achieve in 2022? We wanted to limit the effects of supply bottlenecks and continue working on our cost efficiency. With regard to our strategy, we set ourselves the goal of scaling up electric mobility, speeding up software development and reinforcing the positioning of Mercedes-Benz as a luxury brand.

We have made good progress in all of these areas. In order to minimize the effects of supply bottlenecks, we concluded contracts with a series of new semiconductor suppliers, for example. To safeguard our supply of raw materials, we are increasingly relying on direct procurement. For example, we plan to cooperate in the future with the Canadian government on the extraction of raw materials from sustainable sources. We have further increased our cost efficiency throughout the company. That has required clear prioritization and tremendous discipline.

We have more than doubled the number of deliveries of all-electric Mercedes-Benz passenger cars to our customers. We have expanded our portfolio of electric vehicles by adding two electric SUVs. We were also able to significantly increase the sales of our electric vans. In the area of software we have opened a new centre of expertise, forged ahead with the development of our own operating system and delivered the first conditionally automated cars with the Mercedes-Benz star to customers in Germany.

We have sharpened our focus with regard to our business model and our car portfolio. In the future we will concentrate even more clearly on the strengths of Mercedes-Benz — cutting-edge technology and our position at the leading edge of the market.

This course of action was reflected in our company's results. Our revenue amounted to €150.0 billion. Our EBIT grew by 28 percent to €20.5 billion. Our net liquidity in the industrial business was €26.6 billion. All in all, net profit amounted to €14.8 billion. The Board of Management and the Supervisory Board will propose a dividend of €5.20 per share at the Annual General Meeting.

These results were made possible thanks to the untiring commitment of our team. The year 2022 was marked by many challenges, ranging from the regional measures to combat Covid-19, to the uncertain and costly supply of energy in Europe and the continuing supply bottlenecks for semiconductors. We defied all of these challenges, thanks to our high degree of flexibility and immense adaptability. I would like to express my sincere thanks to all employees for this strong performance.

We have clear strategic priorities for 2023 as well. We want to safeguard the optimal “operating point” of our business system, continue scaling electric mobility, make our worldwide supply chains fit for the future, raise the customer experience at Mercedes-Benz to the next level and maintain cost discipline.

What will we be focusing on specifically?

In order to sustainably optimize our business system, we need to continue strengthening our resilience against external impacts. We anticipate headwinds in 2023 as well. But our goal remains unchanged: we want to grow profitably. We have established a good foundation for this in structural and financial terms. We are determined to continue on this path and to further accelerate the transformation of Mercedes-Benz. We want to grow even more strongly at the upper end of the segments in which we are represented.

We want to approximately double our unit sales of all-electric vehicles in 2023. To accomplish this, we are pushing ahead at full throttle with the transformation of our production and powertrain sites. One important precondition for the further ramp-up of electric mobility is that our supply chains are as stable and as flexible as possible. We place particular emphasis on supply discipline — on the reliability of our suppliers and partners — as well as on our own efforts to fulfill our customers’ wishes as quickly and completely as possible. We also assign a high priority to the supply of the raw materials and components that are needed for the smooth ramp-up of electric mobility and further profitable growth.

In terms of our goal to upgrade the customer experience at Mercedes-Benz to an even higher level, our focal areas for this year include the continued expansion of direct sales, which offer maximum comfort and full transparency when buying a car. The planned launch of our own global network of high-power charging stations shows that we have a holistic concept of electric mobility that takes our customers’ needs into account. The new E-Class will showcase a forerunner of the new MB.OS operating system and demonstrate what our Mercedes fans can look forward to in terms of software. All of these plans serve our overarching claim: we want to build the world’s most desirable cars.

We have further weatherproofed our company in the past year, and taken important strategic decisions. That was the qualifying session. Now the race is starting. I look forward to you continuing with us on this journey.

Sincerely yours,



Ola Källenius

The Board of Management



Ola Källenius
Chairman of the Board of Management
Appointed until May 2024



Dr Jörg Burzer
Production & Supply Chain Management
Appointed until November 2024



Renata Jungo Brüngger
Integrity & Legal Affairs
Appointed until December 2024



Sabine Kohleisen
Human Resources & Labour Director
Appointed until November 2024



Markus Schäfer
Chief Technology Officer, Development & Procurement
Appointed until May 2024



Britta Seeger
Marketing & Sales
Appointed until December 2024

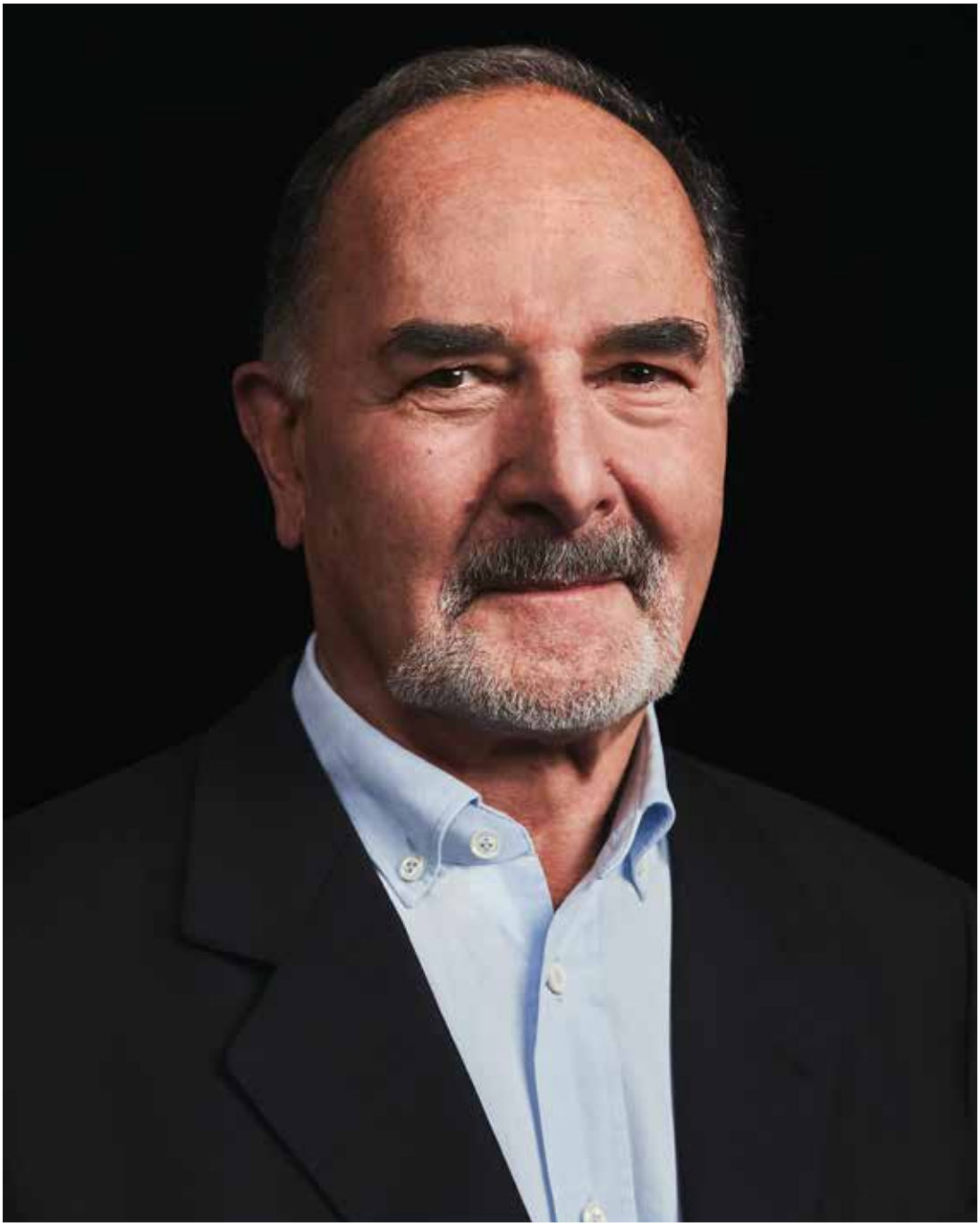


Hubertus Troska
Greater China
Appointed until December 2025



Harald Wilhelm
Finance & Controlling/ Mercedes-Benz Mobility
Appointed until March 2027

Further information on the members of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG



Dr Ing. e.h. Dipl.-Ing. Bernd Pischetsrieder
Chairman of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG

Report of the Supervisory Board

Dear Shareholders,

2022 was a year in which Mercedes-Benz Group AG made substantial progress in implementing, further developing and honing its strategy. The positioning of Mercedes-Benz as a luxury brand continues to strengthen, and the company is accelerating along the path to an all-electric, software-driven future. In addition, the intensified activities in the ESG area demonstrate the company's commitment to society and the environment.

Of course, 2022 will also be remembered for the major challenges it posed, including the Russia-Ukraine war, increasing energy prices and rising inflation. Whilst we will continue to face uncertainties, the management team has thus far shown great ability to put countermeasures in place and offset these risks; I am convinced of its capability to continue to do so.

I look forward to the future with confidence and am sure that the company will continue to be successful thanks to the excellent Board of Management, executive team and employees.

Supervisory and advisory activities of the Supervisory Board

In the 2022 financial year, the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG again performed, in full, the duties incumbent upon it by law, the articles of association and the rules of procedure.

In this context, the Supervisory Board continuously advised and monitored the Board of Management in the management of the company and provided support on strategically important issues for the further development of the company.

The Supervisory Board reviewed whether the individual company and Consolidated Financial Statements, the Combined Management Report including the Non-Financial Declaration and the other financial reporting complied with the applicable requirements.

Furthermore, after careful review and consultation, it approved numerous business transactions subject to its consent. This related in particular to the approval of a Mercedes-Benz high-power charging network in North America. This also included financial and investment planning, cooperation projects and the conclusion of contracts of particular importance to the company. The Board of Management informed the Supervisory Board about a large number of other measures and business transactions and discussed them intensively and in detail with the Supervisory Board; for example, the effects on the company of supply bottlenecks for certain semiconductor components and the initiated countermeasures.

The Board of Management regularly informed the Supervisory Board about all significant business developments of the Group and the divisions. During the reporting period, it kept the Supervisory Board continuously informed about all fundamental issues regarding corporate planning, including financial, investment, sales and personnel planning; current developments at Group companies; the development of revenue; the situation of the company and the divisions; the economic and political environment; and the current status and assessment of significant legal proceedings. In addition, the Board of Management continuously reported to the Supervisory Board on the profitability and liquidity situation of the company, the development of sales and procurement markets, the overall economic situation and developments on the capital markets and in the financial services sector. Other topics included the further development of the product portfolio, securing the long-term competitiveness of the company and the further implementation of measures to ensure sustainable, future-oriented mobility. The Supervisory Board also dealt in detail with the political developments and conflicts in the main sales markets and the reaction to them in terms of business policy, the shareholder structure, the share-price development and its background, as well as the expected effects of the strategic projects on the share-price development.

Working culture and areas of Supervisory Board activity

In the 2022 financial year, the Supervisory Board held seven meetings, which were also held as video conferences due to the pandemic. Four meetings were held in person, with the option of participation in virtual form or via telephone, and three meetings were held as video conferences. Meeting attendance by the members was at a very high level, as can be seen in the detailed overview at the end of this report. The work of the Supervisory Board was characterized by open and intensive dialogue. The members of the Supervisory Board regularly prepared for upcoming resolutions using documents provided in advance by the Board of Management. The employee and shareholder representatives also regularly prepared the meetings in separate discussions, which were also attended by members of the Board of Management. In addition, the Supervisory Board was supported in depth by its Committees. At the meetings of the Supervisory Board, its members discussed the measures and transactions to be resolved in detail with the Board of Management. Executive sessions were regularly scheduled for the meetings so that topics could be discussed also in the absence of the Board of Management.

The Supervisory Board was informed of special events outside the regular meetings. In addition, the members of the Supervisory Board and the Board of Management held bilateral meetings to exchange views. The Board of Management also informed the Supervisory Board of the key indicators of the business development and of existing risks by means of written reports.

The members of the Supervisory Board assume responsibility for their training and further education measures in areas such as changes in the legal framework and forward-looking technologies that are required for the performance of their tasks and are supported in this by the company. In addition, new members of the Supervisory

Board have the opportunity to meet the members of the Board of Management and senior executives with specialist responsibility in a specifically designated onboarding programme for a bilateral exchange on fundamental and current topics in respect of the relevant areas of the Board of Management, thus gaining an overview of the topics relevant to the company and of the governance structure. ESG (environmental, social and governance) and sustainability-related thematic blocks are also an integral part of this programme. Furthermore, the members of the Supervisory Board are regularly informed about the regulatory environment relevant to their work on the Supervisory Board and other legal developments affecting them.

At its meeting on 23 February 2022, the Supervisory Board was first briefed on the impact of the escalating conflict between Russia and Ukraine on the company and its employees. In the presence of representatives of the auditor, the Supervisory Board then discussed the preliminary key figures of the 2021 company and Consolidated Financial Statements as well as the preliminary proposal to the 2022 Annual General Meeting for the appropriation of profits and noted them with approval. The Supervisory Board determined that there were no objections to their publication. Insofar as the preliminary key figures had not already been the subject of the ad hoc announcement of 11 February 2022 they were published along with the preliminary proposal for the appropriation of profits at the annual press conference on 24 February 2022. The Supervisory Board also passed resolutions relating to a number of other measures subject to its approval. In addition, the Board of Management provided information on the status of the fulfilment of the settlement in connection with diesel emissions agreed with the US authorities.

At the meeting on 10 March 2022, the Supervisory Board discussed the Annual Financial Statements, the Consolidated Financial Statements and the Combined Management Report, including the Non-Financial Declaration for the 2021 financial year of Mercedes-Benz Group AG and the Group, each of which had been issued with an unqualified audit opinion by the auditor, as well as the Declaration on Corporate Governance, the Remuneration report, and the proposal for the appropriation of profits. The members of the Supervisory Board were provided with extensive documentation for their preparation. The Audit Committee and the Supervisory Board reviewed these documents in detail and discussed them intensively in the presence of the auditor, who reported on the results of their audit and, in particular, addressed the key audit matters and the relevant audit procedures, including the conclusions drawn, and were available for additional questions and information. Following the final result of the review by the Audit Committee and its own review, the Supervisory Board concurred with the result of the audit by the auditor. It determined that there were no objections to be raised and adopted the Annual Financial Statements prepared by the Board of Management and the Combined Management Report, including the Non-Financial Declaration. The 2021 company financial statements of Mercedes-Benz Group AG were thus adopted. On this basis, the Supervisory Board endorsed the proposal of the Board of Management for the appropriation of distributable profits. The Supervisory Board also adopted the Report of the Supervisory Board, the Declaration on Corporate Governance and the Remuneration report, as well as its proposed resolutions on the agenda items for the 2022 Annual General Meeting. In this context, the resolutions required to hold a virtual General Meeting were also adopted.

In addition, the body dealt with the remuneration of the Board of Management on the basis of the remuneration system approved by the Annual General Meeting. Under the corporate governance agenda item, the other board positions and sideline activities of the Board of Management members that were presented at the meeting were approved. The meeting also dealt with the resolution on a product project. In the process, the Supervisory Board also dealt with the tender procedure as part of a selection and proposal process in accordance with the EU Statutory Audit Regulation for the selection of a new auditor for the 2024 financial year. The Board also discussed current legal issues.

At its meeting on 27 April 2022, the Supervisory Board again received reports on the impact of the war between Russia and Ukraine on the company, the supply situation for semiconductor components and raw materials, and the measures taken in each case. The Board of Management also provided information on the positive reactions to the company's ESG conference for investors and analysts, which was held for the first time on 11 April 2022. After the Supervisory Board had given its approval to a product project, the Board of Management provided an

overview of the current financial status, volumes and prices of the vehicle clusters in the current Mercedes-Benz Cars portfolio.

At the virtual Annual General Meeting on 29 April 2022, the candidates proposed by the Supervisory Board, Dame Veronica Anne ("Polly") Courtice and Marco Gobbetti, were elected to the Supervisory Board as shareholder representatives. In the subsequent Supervisory Board meeting, Ergun Lümali was elected Deputy Chairman of the Supervisory Board. In addition, elections were held to fill vacancies on the committees of the Supervisory Board.

By way of resolution using other customary means of communication, the Supervisory Board on 28 June 2022 approved the realignment of the production network to consistently implement the electric-only strategy.

The Supervisory Board held another meeting at the end of July 2022. At this meeting, it discussed in detail with the Board of Management the course of business and the results of the first half of the year. The Board of Management subsequently provided an overview of the current financial status, volumes and prices of the vehicle architectures of the future portfolio of Mercedes-Benz Cars as part of another project report. The Supervisory Board then approved the funds required for the consistent implementation of the electric-only strategy. The Supervisory Board also dealt in detail with the ESG and sustainability issues relevant to Mercedes-Benz and their embedding in the company. The Board of Management reported on the ongoing integration of internal reporting, risk management and decision-making processes, compliance and integrity, and remuneration, among other things.

Strategy meeting of the Supervisory Board

At the start of the two-day strategy meeting on 28/29 September 2022, the Supervisory Board was informed about the current situation of the company and in particular the activities relating to the possible disposal of the Russian business. Following a resolution on a product project, the Supervisory Board approved the Board of Management's decision to hold the 2023 Annual General Meeting on a new legal basis in virtual format. Furthermore, the Board received reports on current legal issues and the fulfilment status of the settlement reached with the US authorities in connection with diesel exhaust emissions. Another item on the agenda was cybersecurity. The meeting then focused on the company's sustainable luxury strategy and its interpretation and implementation. Amongst the topics discussed were strategic approaches to further developing the brand and customer interaction ("selling desire"), to the product portfolio and technologies ("developing desire") and to increasing profitability ("monetising desire"). With the involvement of the responsible executives, the members of the Supervisory Board and the Board of Management discussed in a constructive and open dialogue how the Mercedes-Benz Group will adapt to new challenges and which opportunities are to be exploited. The car software activities and the global production network were also discussed. The Supervisory Board and the Board of Management also discussed social challenges and corporate responsibility in the area of social justice. Both bodies agreed that social responsibility is an important aspect within the "S" in ESG and Mercedes-Benz can contribute to solving social problems.

By way of resolution with the aid of other customary means of communication, in October 2022 the Supervisory Board approved the Board of Management's plans to sell the company's business activities in Russia.

Also by way of resolution using other customary means of communication, the Supervisory Board resolved in November 2022, after carrying out the selection and proposal process in accordance with the EU Statutory Audit Regulation on the basis of the recommendation and preference of the Audit Committee and after its own assessment, to propose to the Annual General Meeting 2023 the appointment of PricewaterhouseCoopers GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt a. M., as the new auditor of the annual financial statements, auditor of the Consolidated Financial Statements and auditor for the review of interim financial reports for the 2024 financial year.

Corporate planning meeting (Mercedes-Benz business planning)

At the meeting on 1 December 2022, the Supervisory Board discussed and approved the Mercedes-Benz business planning on the basis of comprehensive documentation and discussed existing opportunities and risks in connection therewith. The Supervisory Board then received an update on the China strategy. The geopolitical situation between China and the United States, decoupling risks, and social compliance activities were also addressed. The Supervisory Board also gave its approval to a number of product projects and other measures subject to its approval. It dealt with the report of the Board of Management on the development of ongoing and completed acquisitions and partnerships. The Supervisory Board also learned about the global scholarship programme beVisioneers — The Mercedes-Benz Fellowship, which offers young people, no matter what their background may be, training, mentoring, professional support and financing to launch their projects for positive changes to the environment. Other items on the agenda included remuneration, corporate governance and legal matters. Finally the body discussed the continuing further development of the technical compliance management system and the status of the fulfilment of the settlement agreed with the US authorities in connection with diesel emissions.

Corporate governance and declaration of compliance

During the 2022 financial year, the Supervisory Board continuously addressed the standards of good corporate governance.

In December 2022, the Supervisory Board adopted the regular 2022 declaration of compliance. With the exceptions explained there, all recommendations of the Code have been and are being complied with.

In the interests of good corporate governance, the members of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG are required to disclose to the Supervisory Board as a whole any conflicts of interest, in particular those that could arise as a result of an advisory or board function with customers, suppliers or lenders of Mercedes-Benz Group AG or other third parties.

There were no indications of actual conflicts of interests during the 2022 financial year. In the course of the Supervisory Board meeting on 1 December 2022, in which the approval of the establishment of a Mercedes-Benz high-power charging network in North America was discussed, as a precautionary measure only Ben van Beurden, who at that time was still Chief Executive Officer of Shell plc, neither took part in the discussion nor the vote on this agenda item.

The Supervisory Board regularly assesses how effectively the Supervisory Board and its committees perform their tasks. The next self-assessment is planned for 2023. Independently of the self-assessment of the Supervisory Board, the Audit Committee conducted a self-evaluation of its activities in 2022 on the basis of a comprehensive company-specific questionnaire. The positive results of this self-assessment were presented and discussed at the Audit Committee meeting on 16 February 2023.

German Act on the Equal Participation of Women and Men in Leadership Positions

For supervisory boards of listed companies with equal representation, such as that of Mercedes-Benz Group AG, the German Stock Corporation Act (AktG) prescribes a mandatory quota of at least 30% women. The quota is to be met by the Supervisory Board as a whole. If the representatives of the shareholders or the representatives of the employees object to the overall fulfilment vis-à-vis the Chairman of the Supervisory Board before an election, the minimum proportion for this election is to be fulfilled separately by the shareholder side and the employee side. At the Supervisory Board meeting on 27 April 2022, the shareholder representatives objected to the overall fulfilment with regard to the election of employee representatives to be held on the Supervisory Board in 2022/2023.

As at 31 December 2022, on the shareholder side of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG, Sari Baldauf, Liz Centoni, Dame Polly Courtice and Professor Dr Helene Svahn make up 40% women and the remainder 60% men. On the employee side, Nadine Boguslawski, Monika Tielsch and Elke Tönjes-Werner make up 30% women and the remainder 70% men. Thus, the Supervisory Board as a whole also fulfils the statutory quota both separately and as a whole.

At its meeting on 16 February 2023, the Supervisory Board dealt with the specific election proposals to the 2023 Annual General Meeting and, on the recommendation of the Nomination Committee, decided to propose to the 2023 Annual General Meeting that Stefan Pierer be elected to the Supervisory Board for the first time. In the event of the election of the proposed candidate, the statutory quota for women remains fulfilled both on the shareholder side and for the Supervisory Board as a whole.

For the composition of the Board of Management, the Supervisory Board set a target for the proportion of women of at least 25% in December 2020 and a dead line of 31 December 2025. Since August 2022, a legally mandated minimum participation requirement must be complied with when appointing members of the Board of Management. This requirement stipulates that at least one woman and at least one man must be a member of the Board of Management in listed companies with parity participation and more than three members on the Board of Management. Companies that are subject to the minimum proportion requirement are no longer obliged to set a target quota for the proportion of women on the board of management. Nevertheless, within the framework of the overall requirements profile for appointments to the Board of Management, the Supervisory Board has decided to go beyond the stipulations of the minimum proportion requirement and maintain the target quota for the proportion of women on the Board of Management that was set in 2020. As at 31 December 2022, three of the eight members of the Board of Management are women: Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen and Britta Seeger. The proportion of women on the Board of Management is now 37.5%, which means it exceeds the target that was set.

Corporate governance at the Mercedes-Benz Group is explained in detail in the Declaration on Corporate Governance.

Work in the committees

The **Presidential Committee** held three meetings in the past financial year. Two of the meetings were held in person and one meeting was held as a video conference. In particular, it discussed personnel matters and succession planning for appointments to the Board of Management. Furthermore, the Presidential Committee discussed the acceptance by members of the Board of Management of board positions at other companies and institutions, corporate governance issues, D&O insurance and remuneration issues.

The **Audit Committee** held seven meetings in the year 2022. Four meetings were held in person, with the option of participation in virtual form or via telephone, and three meetings were held as video conferences. Further details of the Audit Committee's work can be found in the Report of the Audit Committee.

The **Legal Affairs Committee** held three meetings in the year 2022. Two meetings were held in person, with the option of participation in virtual form or via telephone, and one meeting was held as a video conference. In those meetings, it was informed in detail about legal matters relating to emissions and cartels and discussed these matters in the presence of the legal advisers of the Supervisory Board. It discussed the continuing further development of the technical compliance management system, also with respect to future technologies. The Committee received reports on the progress of the review of potential responsibilities in connection with diesel emissions and anti-trust matters from the legal advisers engaged for this purpose by the Supervisory Board. The Committee regularly reported to the Supervisory Board on its work and, after discussing and weighing the relevant aspects, made recommendations for resolutions to the Supervisory Board, taking the Group's best interests into account. The Committee also discussed the risks of a limitation of possible liability and took appropriate measures in the cases in point. As part of the settlement reached with the US authorities in connection with diesel emissions, the Committee was assigned specific tasks and decision-making competences with regard to the fulfilment of the obligations assumed in the settlement. The Committee also fulfilled these tasks in full and with great care.

The **Nomination Committee** held two meetings in the 2022 financial year, both of them as video conferences. The Committee specifically considered the recommendations for the election proposals of the Supervisory Board to the Annual General Meeting. In this context, it was guided by the interests of the company, taking all circumstances of the individual case into account, and striving to fulfil the overall profile of requirements, along with the diversity concept and competence profile for the entire Supervisory Board.

During the reporting period, there was no reason to convene the **Mediation Committee**.

Changes in the Supervisory Board and the Board of Management

At the virtual Annual General Meeting on 29 April 2022 the candidates proposed by the Supervisory Board, Dame Veronica Anne ("Polly") Courtice and Marco Gobbetti, were elected to the Supervisory Board to succeed Bader M. Al Saad and Dr Clemens Börsig, who then retired from the Supervisory Board. In the subsequent Supervisory Board meeting, Ergun Lümali was elected Deputy Chairman of the Supervisory Board and thus Deputy Chairman of the Mediation and Presidential Committees. Timotheus Höttges was elected to the Audit Committee and Dame Polly Courtice to the Legal Affairs Committee to succeed Dr Clemens Börsig, who left the Supervisory Board at the end of the Annual General Meeting. In addition, Roman Romanowski was elected to succeed Michael Brecht on the Legal Affairs Committee. Subsequently, the members of the Audit Committee elected Olaf Koch as the new Chairman of the Audit Committee. Finally, the members of the Legal Affairs Committee elected Olaf Koch as the new Chairman and Ergun Lümali as the new Deputy Chairman of this committee.

At the meeting of the Supervisory Board on 16 February 2023, the shareholder representatives resolved, on the basis of a corresponding recommendation by the Nomination Committee, to propose to the 2023 Annual General Meeting that Stefan Pierer be elected to the Supervisory Board. Furthermore, per the Supervisory Board guidelines regarding Board of Management appointments, the Supervisory Board appointed Renata Jungo Brüngger as a member of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG with responsibility for Integrity & Legal Affairs with effect from 1 January 2024 for a further one-year term.

Audit of the individual company and Consolidated Financial Statements

The Annual Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG and the Combined Management Report for Mercedes-Benz Group AG and the Group for 2022 were duly audited by KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, and issued with an unqualified audit opinion. This also applies to the 2022 Consolidated Financial Statements compiled in accordance with IFRS.

In a meeting of the Supervisory Board on 16 February 2023, the preliminary key figures of the 2022 company and Consolidated Financial Statements as well as the preliminary proposal to the 2023 Annual General Meeting for the appropriation of profits were discussed and noted with approval in the presence of representatives of the auditor. The Supervisory Board determined that there were no objections to their publication. The preliminary key figures for the 2022 financial year and the preliminary proposal for the appropriation of profits were published at the annual press conference on 17 February 2023. In the same meeting, the Supervisory Board also approved the share buyback programme proposed by the Board of Management.

At the meeting on 13 March 2023, the Supervisory Board discussed the Annual Financial Statements, the Consolidated Financial Statements and the Combined Management Report, including the Non-Financial Declaration for Mercedes-Benz Group AG and the Group, each of which had been issued with an unqualified audit opinion by the auditor, as well as the Declaration on Corporate Governance, the Remuneration report, and the proposal for the appropriation of profits.

The members of the Supervisory Board were provided with extensive documentation for their preparation, including the Annual Report with the Consolidated Financial Statements compiled in accordance with IFRS, the Combined Management Report including the Non-Financial Declaration for Mercedes-Benz Group AG and the Group, as well as the Declaration on Corporate Governance, the Remuneration report, the Annual Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG, the proposal of the Board of Management for the appropriation of profits, the audit opinions of KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft for the Annual Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG and the consolidated financial statements, in each case including the Combined Management Report and information on the accounting-related internal control system, as well as drafts of the reports of the Supervisory Board and the Audit Committee.

The Audit Committee and the Supervisory Board reviewed these documents in detail and discussed them intensively in the presence of the auditors, who reported on the results of their audit and, in particular, addressed the key audit matters and the relevant audit procedures, including the conclusions drawn, and were available for additional questions and information. Following the final result of the review by the Audit Committee and its own review, the Supervisory Board concurred with the result of the audit by the auditor. It determined that there were no objections to be raised and adopted the financial statements prepared by the Board of Management and the Combined Management Report, including the Non-Financial Declaration. The 2022 Annual Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG were thus adopted. On this basis, the Supervisory Board endorsed the proposal of the Board of Management for the appropriation of distributable profits. The Supervisory Board also adopted the Report of the Supervisory Board, the Declaration on Corporate Governance and the Remuneration report, as well as its proposed resolutions on the agenda items for the 2023 Annual General Meeting.

Appreciation

The Supervisory Board would like to thank all employees of the Mercedes-Benz Group and the management for their dedicated contribution to the results of the 2022 financial year, which were achieved in a challenging environment.

The Supervisory Board would also like to thank Dr Clemens Börsig and Bader M. Al Saad, who closely supported the company through their dedicated work on the Supervisory Board and left the Supervisory Board last year.

Stuttgart, March 2023

The Supervisory Board



Dr Bernd Pischetsrieder
Chairman

A.01

Individualized disclosure of attendance at meetings by members of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG in the 2022 financial year

2022	Meetings attended	Attendance (%)
Plenary Supervisory Board		
Dr Bernd Pischetsrieder (Chairman)	7/7	100
Bader M. Al Saad (until 29 April 2022)	3/3	100
Sari Baldauf	6/7	86
Michael Bettag	7/7	100
Ben van Beurden	4/7	57
Nadine Boguslawski	6/7	86
Dr Clemens Börsig (until 29 April 2022)	3/3	100
Michael Brecht	7/7	100
Dr Martin Brudermüller	6/7	86
Liz Centoni	5/7	71
Dame Veronica Anne Courtice (since 29 April 2022)	4/4	100
Marco Gobbetti (since 29 April 2022)	4/4	100
Michael Häberle	7/7	100
Timotheus Höttges	6/7	86
Olaf Koch	7/7	100
Ergun Lümali	7/7	100
Roman Romanowski	7/7	100
Prof. Dr Helene Svahn	7/7	100
Monika Tielsch	7/7	100
Elke Tönjes-Werner	7/7	100
Dr Frank Weber	7/7	100
Roman Zitzelsberger	6/7	86
Presidential Committee		
Dr Bernd Pischetsrieder (Chairman)	3/3	100
Ben van Beurden	3/3	100
Michael Brecht (until 29 April 2022)	1/1	100
Ergun Lümali (since 29 April 2022)	2/2	100
Roman Zitzelsberger	2/3	67
Audit Committee		
Olaf Koch (Chairman)	7/7	100
Dr Clemens Börsig (former Chairman, until 29 April 2022)	3/3	100
Michael Brecht	7/7	100
Timotheus Höttges (since 29 April 2022)	4/4	100
Ergun Lümali	7/7	100

2022	Meetings attended	Attendance (%)
Nomination Committee		
Dr Bernd Pischetsrieder (Chairman)	2/2	100
Sari Baldauf	2/2	100
Ben van Beurden	2/2	100
Legal Affairs Committee		
Olaf Koch (Chairman)	3/3	100
Dr Clemens Börsig (former Chairman, until 29 April 2022)	1/1	100
Michael Brecht (until 29 April 2022)	1/1	100
Liz Centoni	3/3	100
Dame Veronica Anne Courtice (since 29 April 2022)	2/2	100
Michael Häberle	3/3	100
Ergun Lümali	3/3	100
Roman Romanowski (since 29 April 2022)	2/2	100

The Supervisory Board

Dr Bernd Pischetsrieder
Chairman of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG
Elected until 2024

Ergun Lümali*
Deputy Chairman of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG
Chairman of the Group Works Council of Mercedes-Benz Group AG
Chairman of the General Works Council of Mercedes-Benz Group AG
Chairman of the Works Council of the Mercedes-Benz Sindelfingen Plant
Elected until 2023

Sari Baldauf
Chair of the Board of Directors of Nokia Oyj
Elected until 2023

Michael Bettag*
Chairman of the Works Council of the Mercedes-Benz Nuremberg Own Retail Branch
Elected until 2023

Ben van Beurden
Former Chief Executive Officer of Shell plc
Elected until 2025

Nadine Boguslawski*
First Authorized Representative of IG Metall Stuttgart
Appointed until 2023

* Employee representatives

Further information on the members of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG

Michael Brecht*
Chairman of the Works Council of the Mercedes-Benz Gaggenau Plant
Elected until 2023

Dr Martin Brudermüller
Chairman of the Board of Executive Directors of BASF SE
Elected until 2025

Liz Centoni
Chief Strategy Officer and GM, Applications Cisco, Inc.
Elected until 2025

Dame Veronica Anne ("Polly") Courtice
Former Director of the University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership
Elected until 2026
(since 29 April 2022)

Marco Gobbetti
Chief Executive Officer of Salvatore Ferragamo S.p.A.
Elected until 2026
(since 29 April 2022)

Michael Häberle*
Deputy Chairman of the Group Works Council of Mercedes-Benz Group AG
Deputy Chairman of the General Works Council of Mercedes-Benz Group AG
Chairman of the Works Council of the Mercedes-Benz Untertürkheim Plant
Elected until 2023

Timotheus Höttges
Chairman of the Board of Management of Deutsche Telekom AG
Elected until 2025

Olaf Koch
Partner and Managing Director of Zintinus GmbH
Elected until 2025

* Employee representatives

Further information on the members of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG

Roman Romanowski*
Head of the Executive Legal Department at the Board of Management of IG Metall
Appointed until 2023

Prof. Dr Helene Svahn
Professor of Nanobiotechnology at the Royal Institute of Technology, Sweden
Elected until 2025

Monika Tielsch*
Member of the Works Council of the Mercedes-Benz Sindelfingen Plant (RD)
Appointed until 2023

Elke Tönjes-Werner*
Deputy Chairwoman of the Works Council of the Mercedes-Benz Bremen Plant
Elected until 2023

Dr Frank Weber*
Center Manager BodyTEC, Mercedes-Benz AG
Chairman of the Management Representatives Committee, Mercedes-Benz Group
Elected until 2023

Roman Zitzelsberger*
District Manager of IG Metall Baden-Württemberg
Elected until 2023

* Employee representatives

Further information on the members of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG

Retired from the Supervisory Board

Bader M. Al Saad
Chairman of the Board of Directors and Director General of the Arab Fund for Economic & Social Development
Retired on 29 April 2022

Dr Clemens Börsig
Former Chairman of the Supervisory Board of Deutsche Bank AG
Retired on 29 April 2022

* Employee representatives

Objectives and Strategy

The world is changing at a dynamic rate. Sustainability and environmental and climate change mitigation are among the most urgent issues of our time. We are addressing these challenges. With our actions, we want to set benchmarks for tomorrow's sustainable mobility. We firmly believe that individual mobility will remain a basic human need. We also assume that the market for sustainable luxury in the automotive sector will continue to grow and that the transportation of people and goods will remain a key component of our economy. As a result, we expect the demand for transport and mobility solutions to continue to increase around the world. We see additional opportunities for growth and profit in the areas of financial services, fleet management, and digital networked mobility solutions.

Sustainability, integrity and diversity are the basis of our conduct

The company assumes responsibility for the economic, ecological and social effects of its business activities. In order to live up to this responsibility, the Mercedes-Benz Group utilizes a holistic ESG (environmental, social and governance) concept throughout all of its divisions. The company's goal here is to at least halve CO_2 emissions per passenger car over the entire vehicle life cycle by the end of this decade as compared to 2020 levels. The most important levers for accomplishing this are the electrification of the vehicle fleet ("Electric only" strategy), charging with green electricity, improving battery technology and the comprehensive use of recycling materials and energy from renewable sources in vehicle production. Our plans call for more than 70% of the energy requirement in production to be covered by energy from renewable sources by 2030, for example. This is to be achieved by expanding solar and wind power at our own locations and by concluding additional corresponding power purchase contracts. The transformation to balance sheet carbon-neutrality of the new vehicle fleet across all stages of the value chain and the associated expansion of electric mobility involve numerous challenges, among other things in connection with supply chains and the use of raw materials such as cobalt or lithium. Thanks to the introduction of its Human Rights Respect System, the Mercedes-Benz Group is continually increasing the transparency and taking appropriate measures as needed, particularly with regard to raw materials that currently pose an increased risk of human rights violations. The goal here is to ensure compliance with the principles of human rights along the entire supply chain — from the mines in which raw materials are extracted to processing facilities and the company's own production plants.

The transformation to balance sheet carbon-neutrality is also changing the world of finance. Green finance and financial instruments such as green asset-backed securities and sustainable financial agreements that are linked to KPIs are becoming increasingly important. In line with its "Electric only" strategy, the Mercedes-Benz Group plans to significantly increase its investment in environmentally sustainable activities over the next few years. The analysis of ESG ratings for the company is an important instrument for identifying and correcting gaps in transparency.

Along with sustainability and integrity, diversity is another foundation of the sustainable business strategy of the Mercedes-Benz Group. The company is firmly convinced that sustained success can only be achieved with diverse teams. The promotion of women is one of the areas of action for the Diversity & Inclusion Management function at the Mercedes-Benz Group, which wants to fill more senior management positions (Level 3 and above) with qualified women and in the next step is looking to increase the share of women in such positions to at least 30% in the year 2030.

Mercedes-Benz Cars Strategy

Mercedes-Benz Cars' goal is to build the world's most desirable cars. The company is to further increase its structural profitability and take the lead in shaping the successful transformation to an all-electric and software-driven future. The customer experience is to be even more strongly highlighted than before, with the focus on the core business. In addition, the potential of digitalization for the customers is to be more extensively utilized. Sustainability, integrity and diversity are integral components of the Mercedes-Benz Cars strategy. The Mercedes-Benz Cars division's ambition is to make the entire Mercedes-Benz new vehicle fleet balance sheet carbon-neutral across all stages of the value chain by 2039.

Think and act like a luxury brand
Luxury has always been part of Mercedes-Benz' DNA, and the company's thoughts and actions will focus even more strongly on it in the future. Mercedes-Benz' claim as a luxury brand is to offer the most desirable vehicles throughout all brands. Here, the understanding of luxury involves an extraordinary combination of pioneering technologies, exceptional aesthetics and integrated sustainability. It's very important to reach the target groups in the specific settings in which they are active and to then position the brand in these settings in an authentic and credible manner, create an emotional bond and get people excited about Mercedes-Benz Cars' brands. To this end, the division is working hard on strategically realigning its products and services across all brands. The complete customer journey remains in view here — from the first contact with the Mercedes-Benz Cars brands to the purchase and driving of the vehicles and the use of the range of services. Collaborations with partners also help the company to look beyond the automotive industry and thus gain inspiration and develop new ideas.

Focus on profitable growth
Mercedes-Benz Cars wants to make the accelerated transformation towards an all-electric future profitable and to continue its growth in the lucrative market segments. A clear positioning as a luxury brand will help its

A.02



efforts to achieve structurally higher profitability across all product categories — Entry, Core and Top-End. Information on this can be found in the Corporate Profile section of the Combined Management Report with Non-Financial Declaration. Along with a clear focus on the customer, the important ways in which this can be accomplished are focusing and further developing the portfolio by allocating funds to the most profitable product categories, and achieving strong pricing. These means are also to be employed for the systematic electrification of our models, with appealing electric vehicles throughout the entire Mercedes-Benz brand portfolio. Further profitable growth is also being targeted in the highly profitable Top-End and Core product categories in particular. The consistent positioning as a luxury brand will also be used to achieve Mercedes-Benz Cars' goal of sustained high profitability as a company that can rely on its highly resilient business system, even in challenging times.

Expand customer base by growing Top-End Luxury
In the survey conducted at the end of 2022 by the brand consulting company Interbrand in the United States, Mercedes-Benz remained the most valuable luxury automotive brand in the world and was once again the only European brand in the Top 10 of the "Best Global Brands 2022". Not only the outstanding S-Class luxury saloon car but also Mercedes-Benz's entire attractive brand portfolio — in particular the exceptional Mercedes-AMG and Mercedes-Maybach brands, as well as the iconic G-Class product brand — contribute to this success. The Mercedes-Benz Cars Strategy is to be used to unfold the full potential of the Mercedes-Benz brand portfolio, accelerate the development of the Top-End product category and achieve additional EBIT growth. This is to be accomplished by creating even stronger interrelationships between the brands in order to exploit synergies and address the customers even more effectively. Mercedes-Benz Cars wants the Mercedes-EQ vehicles to position as a leading technology brand not only in the upper-range segment but also in all other vehicle segments.

Embrace customers and grow lifetime revenues
In order to intensify and further boost customer loyalty, the division is systematically creating unique customer experiences along its entire customer journey and addressing customers in an individualized and data-driven manner within the Mercedes-Benz ecosystem. The basic precondition for this is, among other things, the availability of thoroughly digitalized sales processes. In this way, all channels — online and offline, and from consulting to service — are to be flexibly adapted to the dynamic customer requirements and further developed. Moreover, customers are to be provided with tailored and market-specific offers that enthuse them about more than just the purchase of vehicles. These offers include such things as after-sales services and spare parts as well as over-the-air (OTA) updates and subscriptions to digital services. In this way, Mercedes-Benz Cars intends to continuously enhance the attractiveness of its products and increase its revenue throughout the product life cycle.

Lead in electric drive and digital experience
Mercedes-Benz Cars is endeavouring to become a leader for electric mobility and the digital experience. The "Electric only" strategy is intended to set the course for an all-electric future with ambitious product development goals and the market launch of new locally emission-free and software-driven technologies. The division is preparing to become all-electric wherever market conditions allow by the end of this decade. Today, all-electric vehicles are already offered in all of the vehicle segments in which the Mercedes-Benz brand is represented. Beginning in the middle of the decade, customers are to be offered an all-electric alternative for every model and all new vehicle architectures launched on the market are to be exclusively electric. The electrification of the Mercedes-Benz vehicles is to encompass the entire brand portfolio.

Mercedes-Benz Cars' expertise in the field of electric mobility is to be extended, and the vertical integration is also to be increased by insourcing drive-system technologies for electric vehicles. To ensure more efficient production and promote the future development of battery cells and modules, the division plans to work together with partners — such as in the joint venture with Automotive Cells Company SE (ACC) in Europe and with the strategic supplier Envision Automotive Energy Supply Corporation (AESC) in the United States — to build eight battery cell production plants worldwide. At the same

time, the preparation of the global manufacturing network for the production of all-electric vehicles is proceeding at full speed. Eight electric vehicle models from Mercedes-Benz have been rolling off the assembly lines at seven locations on three continents since 2022.

The Plug & Charge and Mercedes me Charge services are aimed at offering customers a convenient, seamless and reliable charging experience. At the same time, plans call for continually expanding the worldwide charging-services together with partners. For example, the plans also include investments in the development of a worldwide Mercedes-Benz charging network.

In order to further underscore the claim to leadership with regard to the digital experience, Mercedes-Benz Cars plans to introduce its own data-based and updatable Mercedes-Benz Operating System (MB.OS), starting in the middle of the decade. This will be a proprietary system in order to meet the customers' needs even better in the future. In this way, they will be able to access a unique brand experience that includes new digital services and product features while control of the interface with customers remains in the Mercedes-Benz ecosystem. MB.OS is intended to create the basis that will enable an even faster and more flexible response to customer requirements in the future, including during a product's life cycle — by means of over-the-air (OTA) updates, for example. Another aim is to establish smart connectivity between the vehicle, the cloud and the IoT world (Internet of Things). Data security and data protection play a key role for Mercedes-Benz Cars here. Today, Mercedes-Benz Cars already meets the demanding legal requirements for an internationally certifiable system approval for conditional driving automation according to SAE Level 3 (pursuant to UN R157) — the first automotive company in the world to do so. With the DRIVE PILOT system, the customers are offered not only enhanced ride comfort and safety but also the luxury of reduced driver stress and the freedom to carry out certain activities while driving. Further information on this can be found in the Non-Financial Declaration section of the Combined Management Report with Non-Financial Declaration.

Lower cost base, improve industrial footprint and increase supply chain resilence

The sustainably successful transformation of the company requires us to systematically forge ahead with the pursuit of our profitability and cash-flow objectives. Mercedes-Benz Cars wants to further optimize its break-even point and take additional steps towards reducing the cost base and improving the industrial footprint. To this end, work is also proceeding on further reducing fixed and variable costs as well as on lowering investments in property, plant and equipment in relation to total investment. As we have already stated, by 2025 the fixed costs are to be reduced by more than 20% relative to the comparable actual figures for Mercedes-Benz Cars in 2019. Among other things, this will be accomplished by consistently reducing complexity along the entire value chain. By the middle of the decade, plans call for reducing investments in property, plant and equipment and in research and development by more than 20% compared to 2019. With its strategic step to "Electric only", Mercedes-Benz is also shifting its capital allocation. The implementation of further cost reductions by standardizing battery platforms and creating scalable vehicle architectures is planned. Mercedes-Benz Cars also aims to play a more active role along its supply chains in order to safeguard and increase the resilience of these business activities. All of these measures are designed to help us achieve structurally higher profitability while at the same time lowering the level of volatility.

Driven by a highly qualified and motivated team

The global success of Mercedes-Benz is founded on the commitment of the employees. The Mercedes-Benz team is successfully driving forward the company's transformation — now and in future. That's why it's necessary to continually invest in the qualifications of the employees and put lifelong learning and the further education of employees at the centre of the sustainable personnel development approach. At the same time, colleagues are to be provided with a modern, flexible and appreciative working environment, so that they will remain motivated, capable and satisfied. Technological change always requires a cultural change. With the People Principles, the company puts the focus on the people and defines how to communicate, lead and collaborate.

Mercedes-Benz Vans Strategy

The goal of Mercedes-Benz Vans is to offer its customers the most desirable vans and services worldwide. We want the vans from Mercedes-Benz to represent far more than a capital investment to customers, and to continue arousing their enthusiasm.

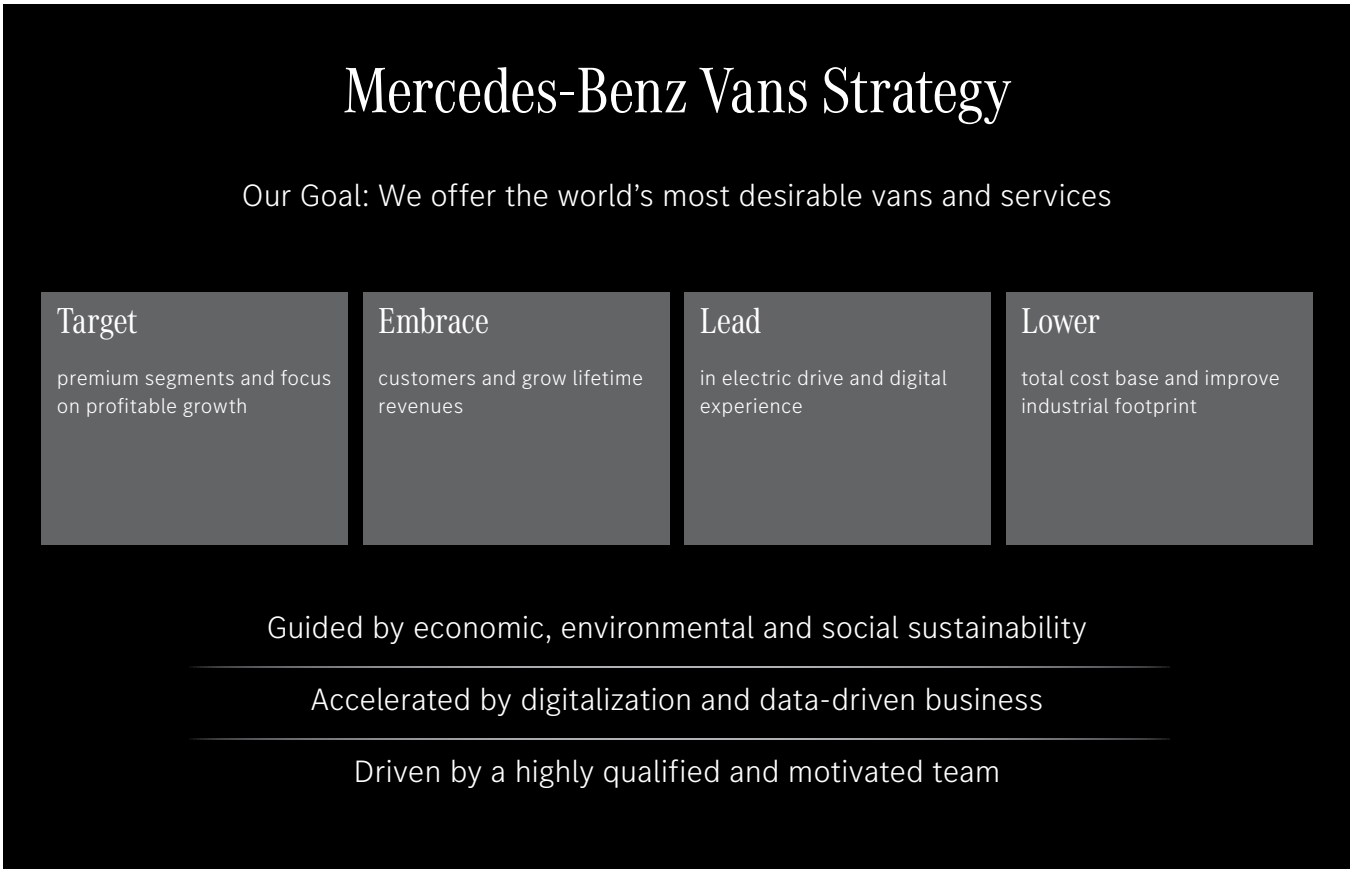
The strategy is based on four pillars:

Target premium segments and focus on profitable growth
Mercedes-Benz Vans has greatly shaped the vans market worldwide since the very beginning. As part of the Mercedes-Benz brand family, the division continuously sharpens its profile as a premium supplier of future-oriented transport solutions for commercial and private customers. The vans marketed for private customers will in future be aligned with the luxury-segment positioning strategy of Mercedes-Benz Cars, while the commercial vans will be marketed within the framework of a premium strategy.

The V-Class and the EQV are already successfully established in the segment for privately used vans. The T-Class, which was launched in 2022 in the small van segment, is a vehicle for families and leisure-oriented private customers. The all-electric variant, the EQT (WLTP: combined electricity consumption: 18.99 kWh/100 km; combined CO_2 emissions: 0 g/km) is planned for 2023.

For commercial customers, Mercedes-Benz Vans offers premium vehicles in all van segments with the (e)Sprinter, the (e)Vito and the Citan. The all-electric variant of the Citan — the eCitan — is to follow in 2023, so that the complete portfolio will then also be available as electrified variants. In both the commercial and the private segment, Mercedes-Benz Vans stands for the highest levels of quality, reliability and sustainability.

A.03



Another key element of the strategy is the increased focus on high-sales and high-margin markets and segments. In parallel with the expansion of its activities in Europe, the segment also intends in future to further intensify its efforts in China and North America and to align its portfolio even more closely with the respective market requirements.

In addition, Mercedes-Benz Vans plans to focus more strongly on the growing premium segments in the most profitable sectors and to enter into attractive segments by offering additional products at the upper end of the portfolio.

Embrace customers and grow revenues during the life cycle

In order to intensify and further boost customer loyalty, Mercedes-Benz Vans has set itself the goal of systematically aligning the entire customer journey with the customers' sector-specific requirements. This basic principle is a major part of the positioning as a leading premium van manufacturer, and consequently Mercedes-Benz Vans will further develop its business model. This will involve accelerating the step-by-step transition to direct and online sales together with trading partners in order to address customers in a data-driven, direct and individual manner. Furthermore, Mercedes-Benz Vans has set itself the objective of generating additional revenue potentials along the entire customer life cycle. To accomplish this, commercial and private customers are already being offered customer services and spare parts along with an innovative portfolio of digital services that is to be continually expanded with further sector-specific services.

Lead in electric drive and the digital experience

Today and in future, Mercedes-Benz Vans intends to set new standards for sustainable electric mobility and digital solutions. With the eVito, the eVito Tourer, the eSprinter and the EQV, the Mercedes-Benz Vans portfolio is almost completely electrified. The electric portfolio is to be completed by the eCitan and the EQT (WLTP: combined electricity consumption: 18.99 kWh/100 km; combined CO_2 emissions: 0 g/km) in 2023. In order to make the portfolio sustainable and future-proof, the segment is focusing on the consistent further development of efficient all-electric vans. The launch of VAN.EA — a new, electric-only architecture which is intended to provide the basis for all future Mercedes-Benz vans — is planned for the middle of the decade.

Since the second half of 2022, the division has been gradually rolling out a sustainable repair concept for electric vehicles in all van segments to prolong the life cycles of the high-voltage batteries installed in its vehicles. To the "three Rs" in the circular economy of "reduce", "reuse", "recycle", a fourth has thus been added: "repair".

When it comes to customer-oriented and digital services, Mercedes-Benz Vans wants to further strengthen its position. The division plans to further expand the broad range of Mercedes me services for private and commercial customers. For private customers, the goal is to also guarantee the luxury aspiration in the range of digital services. In the commercial segment, the seamless coupling of vehicle data with the customers' data systems is to be made possible.

Lower the total cost base and improve the industrial footprint

Mercedes-Benz Vans aims to continuously improve its profitability and cash flow. At the same time, investments in the future and as the accelerated transformation to electric mobility are to be safeguarded. Processes are to be continuously improved, flexibility increased and the cost base reduced. For example, Mercedes-Benz Vans is fully exploiting the potential of digitalization in order to increase efficiency. At the same time, the segment is focusing on reducing complexity by means of processes such as the continuous review of our product portfolio while continuing to keep a close eye on customers' requirements. In addition, Mercedes-Benz Vans consistently examines its expenditures in order to safeguard competitiveness.

Mercedes-Benz Vans is realigning its European production network on the basis of the modular all-electric VAN.EA platform. To this end, the established Mercedes-Benz AG site in Jawor, Poland will be integrated into the Mercedes-Benz Vans production network.

The strategic actions are guided by three principles:

Guided by economic, environmental and social sustainability
As part of the Mercedes-Benz Group, Mercedes-Benz Vans has made sustainability an integral part of its strategy. In the process, Mercedes-Benz Vans takes account of all stakeholders: customers, employees, investors, business partners and society as a whole. Mercedes-Benz Vans has set ambitious goals for the sustainability areas of action.

One of the main goals formulated in Ambition 2039 is balance sheet carbon-neutrality. Here, efforts are underway to make the fleet of new private and commercial vans (sold by Mercedes-Benz AG or by Mercedes-Benz AG as the general contractor, including upfitter solutions) balance sheet carbon-neutral over the entire life cycle by 2039.

Accelerated by digitalization and data-driven business
Digitalization and a business model driven by data are highly relevant for Mercedes-Benz Vans, and were thus embedded in the segment's strategy as additional guiding principles. Mercedes-Benz Vans intends to use the comprehensive digital strategy to exploit the potentials of the digital transformation as effectively as possible. Among other things, this includes the optimal design of the digital customer experience, the expansion of the digital product and service portfolio as well as the optimization of internal business processes by means of digital technologies. In all of its activities, Mercedes-Benz Vans aims for the maximum networking and synergy effects with Mercedes-Benz Cars.

Driven by a highly qualified and motivated team
The employees form the basis of Mercedes-Benz Vans' success. Focussing on their motivation is important, especially in times of profound change. Mercedes-Benz Vans uses targeted qualification measures to continually prepare employees for the challenges of the future, and in the process creates a working environment in which individual potentials can be applied in the best possible way and outstanding results can be achieved.

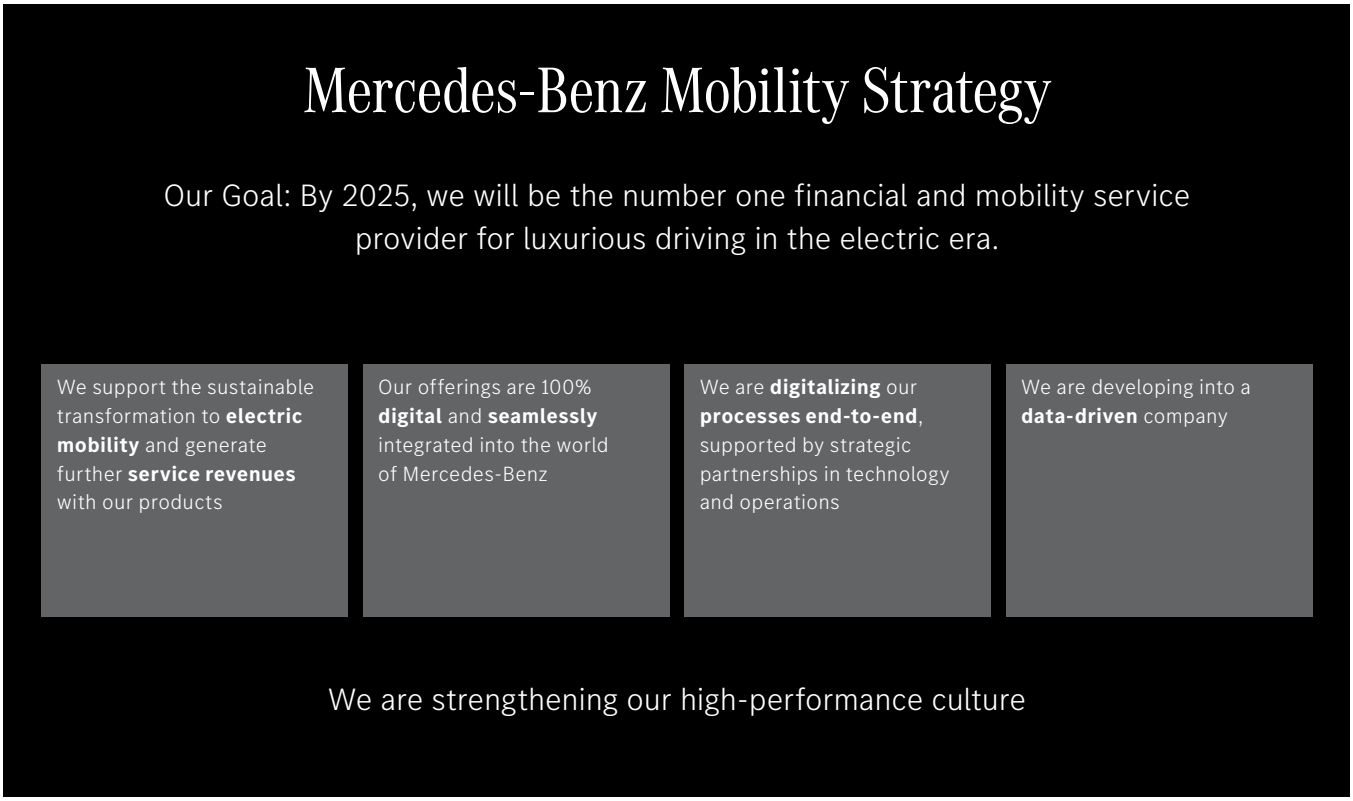
.

Mercedes-Benz Mobility Strategy

Mercedes-Benz Mobility has a clear ambition: By 2025, we will be the number one financial and mobility service provider for luxurious driving in the electric era. Mercedes-Benz Mobility wants to be the company of choice for customers — not only for financing and leasing but also for fleet management and flexible rental and subscription services, as well as insurance and other vehicle-related services.

The “MBM 2025” strategy is structured with a focus on the customer and aims to make the transition to the electric era as simple and convenient as possible. To this end Mercedes-Benz Mobility is working on seamlessly and digitally integrating its product range into the Mercedes-Benz customer experience. The intention is to improve business efficiency by digitalising and automating processes and increasing the level of data-driven business activity. Mercedes-Benz Mobility seeks to be the employer of choice and aims to offer employees an exciting corporate culture based on trust, empowerment, motivation and development opportunities.

A.04



Mercedes-Benz Mobility is supporting the transformation to electric mobility and generating additional income from services with its products

Even before a leasing contract expires, customers are actively informed that they can switch to an electric vehicle. Electric car rental and subscription services offer convenient and flexible options for people to enjoy the benefits of electric vehicles without committing to long-term ownership. The switch to electric mobility is even easier by additional services for vehicle charging. With Mercedes pay, Mercedes-Benz Mobility has also created a captive platform for payment services and is enabling the use of integrated payment processes within the Mercedes-Benz ecosystem.

Mercedes-Benz Mobility is making a seamlessly integrated customer experience possible

In the years ahead, Mercedes-Benz plans to sell more and more vehicles online. The mobility services from Mercedes-Benz Mobility will therefore be completely integrated into the digital customer journey. As a result, customers will be able not only to buy their preferred vehicles online but to obtain financing, leasing and insurance online as well.

Mercedes-Benz Mobility is automating and digitalizing internal processes

The product landscape is to be harmonized internationally. In addition, internal processes are to be systematically automated, thereby simplifying and accelerating them. In doing so, Mercedes-Benz Mobility is prioritizing information technology partnerships.

Mercedes-Benz Mobility is evolving into a data-driven company

Mobility services for customers in the luxury segment are planned to be data-based with a strong customer focus. That's why the necessary teams and skills are being developed in order to gain an even better understanding of the customers' needs and align the service offering with them more precisely.

Mercedes-Benz Mobility is enhancing a high-performance culture

The employees are the company's greatest strength on the road to a new era of individual mobility. This is why Mercedes-Benz Mobility continuously takes steps to promote and further develop its corporate culture. In the transformation we are always guided by our values — integrity, openness and respect, customer focus, financial and social responsibility, inspired and diverse employees, the will to achieve top performance and a commitment to sustainability.


S EQ 2951E

COMBINED MANAGEMENT REPORT WITH NON-FINANCIAL DECLARATION

COMBINED MANAGEMENT REPORT WITH NON-FINANCIAL DECLARATION (1/2)

39 Corporate Profile
39 Business model
43 Important events
47 Performance measurement system
49 Declaration on Corporate Governance
50 Economic Conditions and Business Development
50 The world economy and automotive markets
52 Business development
54 Investment and research activities
55 Profitability, Liquidity and Capital Resources, and Financial Position
57 Profitability
65 Liquidity and capital resources
75 Financial position
80 Mercedes-Benz Group AG (condensed version according to HGB)
84 Non-Financial Declaration
84 Sustainability as a force of change
90 Environmental issues
94 Employee issues
104 Social issues
109 Integrity and compliance
118 EU taxonomy
128 Overall Assessment of the Economic Situation

COMBINED MANAGEMENT REPORT WITH NON-FINANCIAL DECLARATION (2/2)

130 Takeover-Relevant Information and Explanation

135 Outlook

135 The world economy and automotive markets

136 Outlook for the key performance indicators

139 Dividend

139 Overall statement on future development

140 Risk and Opportunity Report

140 Risk and opportunity management system and internal control system

143 Risks and opportunities

159 Overall assessment of the risk and opportunity situation

Corporate Profile

Business model

Overview

The Mercedes-Benz Group can look back on a tradition covering more than 135 years — a tradition that goes back to Gottlieb Daimler and Karl Benz, the inventors of the automobile, and features pioneering achievements in automotive engineering. Today, the company is a luxury car manufacturer that operates globally. In its capacity as a vehicle manufacturer, the Group is one of the largest suppliers of premium and luxury automobiles and vans. The Group's range of products and services is supplemented by financing and leasing products for end customers and dealers, fleet management services and insurance brokerage, as well as innovative and digital mobility services.

Table B.01 provides an overview of the Group's brand world.

B.01

The brand world of the Mercedes-Benz Group



Mercedes-Benz Group AG is the parent company of the Mercedes-Benz Group and has its headquarters in Stuttgart. Daimler AG was renamed as Mercedes-Benz Group AG with effect from 1 February 2022. Along with Mercedes-Benz Group AG, the Mercedes-Benz Group comprises all subsidiaries over which Mercedes-Benz Group AG can exercise a controlling influence either directly or indirectly. Detailed information on this topic can be found in the statement of investments pursuant to Section 313 of the German Commercial Code (HGB) in the Notes to the Consolidated Financial Statements. Mercedes-Benz Group AG defines the Group strategy, manages the Group and, as the Group parent company, ensures the effectiveness of legal, organizational and compliance-related functions throughout the Group.

The management reports for Mercedes-Benz Group AG and for the Group are combined within this annual report. The Combined Management Report includes the combined Non-Financial Declaration of Mercedes-Benz Group AG and of the Group.

The entry into the commercial register on 9 December 2021 completed the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business and it was deconsolidated.

The Group structure subsequently changed: the Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans and Mercedes-Benz Mobility divisions began managing the business operations of the Mercedes-Benz Group. For the purposes of external reporting, and since 1 January 2022, the Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans segments have no longer been combined into the reportable segment Mercedes-Benz Cars & Vans, but are instead reported on as independent segments. The prior-year figures have been restated accordingly.

The reconciliation of the segments for the Group (reconciliation) presents the functions and services provided by the Group's headquarters. In addition, the reconciliation includes equity investments that are not allocated to the segments, gains and/or losses at the corporate level and the effects on earnings of eliminating intra-Group transactions between the segments.

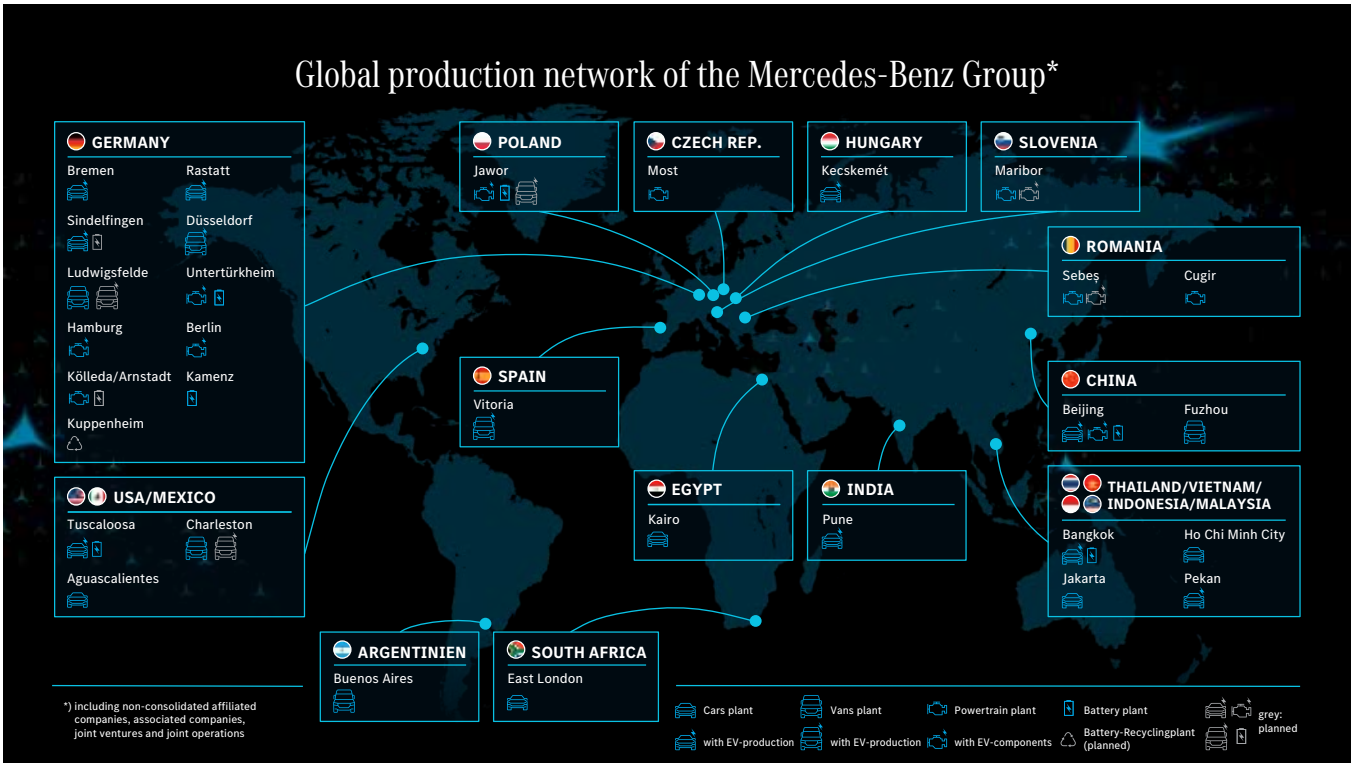
The Daimler Trucks & Buses segment, which was reported until the date of the spin-off and hive-down of Daimler's commercial vehicle business, was included in the previous year's Consolidated Statement of Income and the Consolidated Statement of Cash Flows under discontinued operations; the profit or loss from discontinued operations is contained in the reconciliation. Following the transfer of approximately 5% of the shares to the pension plan assets in January 2022, the Mercedes-Benz Group holds a minority interest of approximately 30% in Daimler Truck Holding AG[1] as of 31 December 2022. This minority holding of around 30% is included in the Consolidated Financial Statements using the equity method and is also shown in the reconciliation.

The financial services business contained in the Daimler commercial vehicle business was included as part of continuing operations in the Consolidated Statement of Income and the Consolidated Statement of Cash Flows until the date of its deconsolidation. Until then, it had been part of the Mercedes-Benz Mobility segment. Further information on the accounting method used for the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business can be found in Note 3 of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

The Mercedes-Benz Group sells vehicles and provides services in nearly every country in the world and has over 30 production facilities in Europe, North America and South America, Asia and Africa. The Group is continuously further developing its global production network on these continents and is aligning it to manufacture its repositioned product portfolio with a focus on electric vehicles. The Group is also simultaneously building up a global battery production network on three continents. The chart in B.02 provides an overview of Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans production locations around the globe.

1 For the purposes of the voting rights quota pursuant to the German Securities Trading Act, the approximately 5% of the shares contributed to the pension-plan assets were allocated to the Mercedes-Benz Group.

B.02



Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars invests systematically in the development of efficient powertrains and is thus setting the course for an all-electric future. The brand with the three-pointed star is pursuing the goal of becoming all-electric by the end of this decade wherever market conditions allow. The strategic step to "Electric only" will enable Mercedes-Benz Cars to accelerate the transformation as we move into an all-electric, software-driven future. To this end, the electric platform Electric Vehicle Architecture (EVA), on which the EQS, EQS SUV, EQE and EQE SUV vehicle models are produced, was introduced in 2021. Beginning in the middle of the decade, the Mercedes Modular Architecture (MMA) platform, which is geared towards electric mobility, is to follow in the compact and mid-size segments. In 2025, Mercedes-Benz Cars plans to introduce two more all-electric platforms (BEV platform generations): the Mercedes-Benz Electronic Architecture (MB.EA) and the AMG Electronic Architecture (AMG.EA).

The segment also continues to move ahead at a fast pace with the intelligent networking of its vehicles and the development of autonomous driving systems and new mobility concepts. Sustainability is a fundamental principle and a firm component of the Mercedes-Benz Cars business strategy — a principle that guides all of our business activities.

At the same time, Mercedes-Benz Cars continues to focus its business model and product portfolio on the luxury segment. Mercedes-Benz Cars offers a broad range of products, and in 2022 the company introduced the three product categories of Top-End, Core and Entry. The Top-End[1] portfolio encompasses Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, the G-Class, the S-Class, the EQS Sedan, the GLS and the EQS SUV. Core represents the heart of the brand and comprises the Mercedes-Benz C-Class and E-Class model ranges and their derivatives. The Entry A-Class and B-Class models and their derivatives offer customers a point of entry into the compact vehicle portfolio.

In addition to the Mercedes-Benz brand, the brand portfolio encompasses the brands Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach and Mercedes-EQ. The Mercedes me brand provides access to the digital services of Mercedes-Benz Cars.

Along with its production sites in Germany, Mercedes-Benz Cars also operates major manufacturing facilities in the United States, Hungary, Mexico and South Africa. Production in China is managed via the associated company Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

The most important markets for Mercedes-Benz Cars in 2022 were China with 37% of unit sales, the United States (15%), Germany (11%), the other European markets (20%) and South Korea (4%).

1 The Top-End category comprises all AMG models, including the AMG models of the various "Class" model ranges as well as their derivatives in the Core and Entry categories.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans is a global supplier of a complete portfolio of vans. The models offered in the commercial segment comprise the Sprinter large van, the Vito mid-size van (marketed as the Metris in the United States) and the Citan urban delivery van. The range of Mercedes-Benz vans in the private-customer segment consists of the V-Class full-size multi-purpose vehicle, Marco Polo camper vans and recreational vehicles and, since 2022, the T-Class.

Mercedes-Benz Vans has embedded its claim to electric mobility leadership in its strategy and is systematically electrifying all of its model series. Today, customers can already choose from four all-electric vans: the eSprinter, the eVito panel van, the eVito Tourer and the EQV multi-purpose vehicle. The all-electric variant EQT (WLTP: combined electricity consumption: 18.99 kWh/100 km; combined CO_2 emissions: 0 g/km) and the eCitan were presented in 2022. Mercedes-Benz Vans will then be offering all-electric vans in all segments. The new eSprinter has already been announced and is expected to be available in the United States and Canada in the second half of 2023 and then introduced successively to the European markets from the end of 2023.

The Mercedes-Benz Vans division has manufacturing facilities in Germany, Spain, the United States and Argentina and also produces vehicles in the Fujian Benz Automotive Co., Ltd. joint venture in China. The Citan and T-Class with the respective electric variants are produced in France through an alliance with Renault-Nissan-Mitsubishi.

The most important markets for Mercedes-Benz Vans in 2022 were Germany with 27% of unit sales, the other European markets (35% — European Union, United Kingdom, Switzerland, Norway), the United States (16%) and China (8%).

Mercedes-Benz Mobility

The Mercedes-Benz Mobility division supports the sale of the Mercedes-Benz Group's vehicle brands worldwide with custom mobility and financial services. These services range from leasing and financing packages for end customers and dealers to insurance solutions, flexible subscription and rental models and fleet management services for business customers, with the latter primarily offered via the Athlon brand. Furthermore, Mercedes-Benz Mobility is active in the area of innovative mobility services.

Mercedes-Benz Mobility has around 4.5 million leased and financed vehicles in 35 markets for its financing, leasing and insurance business alone. This is clear proof of its ability to offer outstanding services that meet a wide range of requirements. The mobility ecosystem is rounded off by flexible-use services such as Mercedes-Benz Rent (rental vehicles) as well as by investments in companies that offer mobility services. The YOUR NOW joint ventures CHARGE NOW and FREE NOW provide easy access to charging infrastructure and mobility services. With its investments in the premium ride-hailing providers StarRides and Blacklane, Mercedes-Benz Mobility also covers the segment of limousine ride services with premium and luxury vehicles. In addition, Mercedes pay, a company-owned platform for technically linking payment services, is enabling the use of seamlessly integrated payment processes for customers.

Important events

Daimler embarks on a new era as the Mercedes-Benz Group

On 1 February 2022 Daimler AG became Mercedes-Benz Group AG. With the change of name, the company is completing the realignment that began in 2021 with the spin-off and hive-down of Daimler's commercial vehicle business.

The new Mercedes-Benz Group is concentrating on its passenger cars from the Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach and Mercedes-EQ brands as well as the vehicles manufactured by Mercedes-Benz Vans with the objective of thus fully utilizing the economic potential and making even better use of the competitive strengths in future.

Parallel to the renaming of Daimler AG, Daimler Mobility AG was also renamed Mercedes-Benz Mobility AG.

New battery plant sets stage for EQS SUV production in the United States

On 15 March 2022, Mercedes-Benz Cars opened a new battery plant in Bibb County, Alabama, a few months ahead of the start of production of new all-electric Mercedes-EQ vehicles in the United States. Mercedes-Benz is manufacturing the EQS SUV and EQE SUV in Alabama. The state-of-the-art battery factory in Bibb County will supply batteries for these new models.

Acquisition of a 33.33% stake in ACC

On 22 March 2022 Mercedes-Benz AG signed an agreement with PSA Automobiles SA, Opel Automobile GmbH and Saft EV SAS to acquire a 33.33% stake in Automotive Cells Company SE (ACC) through a capital contribution of approximately €390 million. The Group also committed itself to the provision of further funds up to €410 million. The transaction was completed on 12 May 2022. The investment in the European battery cell manufacturer ACC is being made in order to advance the development and production of high-performance battery cells and modules in the course of the transformation to "Electric only".

Mercedes-Benz Cars plans to reduce CO_2 emissions by more than 50% by the end of the decade

At the first digital ESG (Environmental, Social and Governance) Conference for investors and analysts on 11 April 2022, the Mercedes-Benz Group announced its plan to implement extensive measures in order to reduce CO_2 emissions and thus create lasting value for all stakeholders. The company's goal here is to at least halve CO_2 emissions per passenger car relative to 2020 over the entire vehicle life cycle by the end of this decade. The most important levers for accomplishing this are the electrification of the vehicle fleet, charging with green electricity, improving battery technology and the comprehensive use of recycling materials and energy from renewable sources in vehicle production.

First Annual General Meeting of Mercedes-Benz Group AG

At the first Annual General Meeting of Mercedes-Benz Group AG in the new Group structure on 29 April 2022, the shareholders approved a dividend of €5.00 for 2021 (2020: €1.35) per share. This includes a dividend of €0.70 from the Daimler commercial vehicle business. The total payout was approximately €5.35 billion (2020: €1.4 billion). The strong results in the 2021 financial year demonstrate the success of the strategic refocus on electric vehicles and the expansion of the top-end segment.

Mercedes-Benz Group strengthens the Supervisory Board with experts for sustainability and the luxury-goods industry

Bader M. Al Saad and Prof Dr Clemens Börsig stepped down from their positions on the Mercedes-Benz Group AG Supervisory Board at the end of the Annual General Meeting on 29 April 2022. Dame Veronica Anne ("Polly") Courtice and Marco Gobbetti were elected their successors.

From 1989, Dame Polly Courtice was the Deputy Director — and from 2000 to 2021, the Director — of the University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership.

Marco Gobbetti has been the CEO of Salvatore Ferragamo S.p.A. since January 2022 and previously served as the chairman of various companies in the luxury goods industry, including Moschino, Givenchy and Burberry.

Long-term goals as a luxury car brand
On 19 May 2022, Mercedes-Benz Cars hosted a capital market day, "The Economics of Desire," during which it provided further details of its strategic course. The company will focus the car business even more strongly on luxury, continue to elevate its product portfolio, accelerate on its path to a fully electric future and target structurally higher profitability and greater financial resilience.

Mercedes-Benz Cars aims to grow the unit sales share of its Top-End vehicles by around 60% by 2026 versus 2019. In addition, Mercedes-Benz Cars is aiming to achieve a return on sales of approximately 14% by the middle of the decade in favourable market conditions. Our strategic decision to become fully electric by 2030 — wherever market conditions allow — and the ambition to become net CO_2-neutral by 2039 should further enhance the connection between luxury and sustainability.

Mercedes-Benz Cars prepares car production network for all-electric portfolio
As announced in June 2022, Mercedes-Benz Cars is aligning its global production network to manufacture the repositioned product portfolio with a focus on luxury electric vehicles.

The Mercedes-Benz plants in Sindelfingen, Bremen, Rastatt and Kecskemét are scheduled to start the production of new electric models in the Top-End, Core and Entry product categories from the middle of the decade. The Mercedes-Benz Sindelfingen site is the lead plant for the Top-End product category and is scheduled to produce models based on the electric AMG.EA (AMG Electric Architecture) platform from 2025. The Mercedes-Benz plants in Bremen and Kecskemét are scheduled to manufacture vehicles in Europe based on the electric MB.EA (Mercedes-Benz Electric Architecture) platform. It is planned that the Rastatt and Kecskemét plants will also produce the repositioned models based on the MMA (Mercedes Modular Architecture) platform beginning in the middle of the decade. As part of the implementation of the Mercedes-Benz 2022 to 2026 Business Plan, the company is planning to invest more than €2 billion in the European production sites.

Another milestone in the ramp-up of all-electric vehicle production
Mercedes-Benz Cars is taking a further step towards an all-electric future with the development and production of next-generation high-performance battery cells and modules. As announced on 12 August 2022, Mercedes-Benz Cars is further expanding its battery cell partnership with Contemporary Amperex Technology Co., Ltd. (CATL) with a new production site in Hungary. The new CATL plant in Debrecen is scheduled to supply battery cells to European production sites in Germany and Hungary. It is an important part of the plan to build a total of eight cell factories worldwide by the end of the decade. The plants will have a total production capacity of more than 200 gigawatt hours.

Mercedes-Benz Group signs supply agreement with Rock Tech Lithium for ramp-up of electric car production
On 20 October 2022, the Mercedes-Benz Group concluded a supply agreement with the Canadian-German start-up Rock Tech Lithium Inc. in order to obtain lithium. The goal of the agreement is to secure the raw material needed for battery production within the framework of a strategic direct sourcing approach. The agreement shall make it possible for the Mercedes-Benz Group to ensure its battery partners are supplied with lithium hydroxide in order to rapidly scale up production of all-electric vehicles.

Mercedes-Benz Group initiates rotation of the auditor

External rotation of the auditor is required by law for the audit of the financial statements for 2024 at the latest, because the current auditor, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, will reach the statutory maximum term when it audits the financial statements for 2023. To ensure compliance with the duty to appoint a different audit firm, a selection and proposal process was conducted in accordance with the EU Statutory Audit Regulation during the reporting period in order to appoint an auditor for 2024.

Based on the recommendation and preference of the Audit Committee, and on the basis of its own review, the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG has decided to propose to the 2023 Annual General Meeting that Pricewaterhouse Coopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft be appointed as auditor for 2024.

Mercedes-Benz AG and Hydro pool their innovative capabilities

In December 2022 Mercedes-Benz AG signed a memorandum of understanding with the Norwegian aluminium manufacturer Norsk Hydro ASA that involves the use of a low-carbon technology roadmap between 2023 and 2030. This marks a key milestone on the road to decarbonization and a more environmentally compatible aluminium supply chain.

Mercedes-Benz AG and Hydro have also reached agreement on the gradual supply of very low CO_2-emission aluminium for use in automotive applications. As a result, the carbon footprint of the aluminium supplied by Hydro is expected to be nearly 70% lower than the European average as early as next year.

Mercedes-Benz Cars establishes production setup for electric drive systems

Plans call for plug-in hybrids and all-electric vehicles to account for approximately half of total unit sales as early as 2025. Conventional drive assemblies will therefore remain an important part of the Mercedes-Benz drive system portfolio over the medium term. As electrification increases, demand will shift towards electric mobility components, batteries and electric drive systems.

In June 2022, Mercedes-Benz Cars announced a realignment of its vehicle production plants in connection with future vehicle architectures. As of December 2022, the sites for production of electric drive systems — i.e. batteries, electric drive units and axles — have also been defined, with manufacturing operations scheduled to begin in 2024. As part of the implementation of the Mercedes-Benz Business Plan, the company plans to invest a mid-ten-digit euro sum in its European powertrain production sites.

The battery plants in Kamenz, Brühl (Untertürkheim site) and Beijing (China) are scheduled to produce batteries for the new models from the MMA and MB.EA platforms. Plans also call for the establishment of battery assembly operations at the Kölleda site, subject to the support of the state government in Thuringia. The Untertürkheim, Sebes (Romania) and Beijing plants are to begin producing electric drive units for the new models from the MMA and MB.EA platforms in the middle of the decade. At the same time, the Untertürkheim plant will double its previously announced target production capacity for electric drives to one million units. The Mercedes-Benz plants in Hamburg and Untertürkheim (Mettingen section) are scheduled to remain the German core plants for the assembly of electric axles and components. Plans call for them to supply the production network of Mercedes-Benz body plants with next-generation systems. Beginning in the middle of the decade, the Mercedes-Benz plant in Berlin is to manufacture high-performance electric motors for the future AMG.EA platform.

Mercedes-Benz Vans is accelerating its electric transformation and restructuring its production network in Europe

The objective is to have all newly launched vans from Mercedes-Benz be exclusively electric from the middle of this decade. To this end, Mercedes-Benz Vans is developing a fundamentally new, modular and fully electric van architecture called VAN.EA (Van Electric Architecture). The company plans to invest accordingly in the development of this platform.

In December 2022, Mercedes-Benz Vans announced that it would be restructuring its production network in Europe, thereby marking a new milestone in its transformation into a provider of locally emission-free mobility. Mercedes-Benz Vans will build its first purely electric vehicle plant in the world at its existing site in Jawor, Poland. The new plant will focus solely on the production of all-electric vans. Plans call for the closed-body models in the segment for large all-electric vans to be produced in Jawor in the future on the basis of the modular VAN.EA platform. Through its consistent focus on the production of all-electric vans, the division is looking to gain a productivity edge and thus significantly improve its competitiveness.

Mercedes-Benz Vans and Rivian Automotive, Inc. (Rivian) signed a memorandum of understanding for a strategic partnership in the third quarter of 2022. In the agreement, the two companies stated their intention to invest in and jointly operate a factory in Central or Eastern Europe as part of a joint venture. The option to expand the factory further with Rivian in order to include production of large all-electric vans has been terminated for now by Rivian due to its reprioritization of projects in December 2022.

Global high-power charging network

In January 2023, Mercedes-Benz AG announced far-reaching plans to build a global high-power charging network in North America, Europe, China and other core markets. Construction of the first charging parks is to begin in the United States and Canada, followed by other regions around the globe. The goal is to create a global charging network by the end of the decade.

Intended sale of shares in the Russian subsidiaries

At the end of October 2022, Mercedes-Benz Group signed contracts with the Russian car dealer Avtodom AO for the sale of the shares in the Russian subsidiaries.

Completion of the transaction is subject to authorities' approval, which have not yet been fully granted, and the implementation of the contractually agreed conditions.

Mercedes-Benz Group AG resolves share buyback programme

On 16 February 2023, the Board of Management, with the approval of the Supervisory Board, resolved a share buyback programme. Beginning on 3 March 2023, own shares worth up to €4 billion (not including incidental costs) are intended to be acquired on the stock exchange over a period of up to two years and shall subsequently be cancelled. The share buyback programme will be based on the authorization by the Annual General Meeting of the Group on 8 July 2020, authorizing the Board of Management to acquire, with the approval of the Supervisory Board, own shares up to a maximum of 10% of the share capital until 7 July 2025.

Mercedes-Benz Group AG has separately agreed with Beijing Automotive Group Co., Ltd. and Geely Group that they will each keep their shareholdings in Mercedes-Benz Group AG below 10% by divesting their shares on a pro-rata basis concurrently with the share buyback programme.

Mercedes-Benz and Google join forces to create next-generation navigation experience

As announced on 22 February 2023, Mercedes-Benz plans to build its own branded navigation MB.OS using new in-car geospatial data and navigation capabilities from Google Maps Platform. With this partnership, Mercedes-Benz plans to be the first automaker to build its own branded navigation experience based on new in-car data and navigation capabilities from Google Maps Platform.

Performance measurement system

Various targets are defined on the basis of the Mercedes-Benz Group's corporate strategy and business strategy. Along with financial targets, these include sustainability-related targets in particular. The Group's performance measurement system is designed to help ensure that these targets can be reached and that permanent value can thus be created for the stakeholders. The information provided below primarily relates to the Group's financial performance measurement system. Information on sustainability targets and the measures being taken to achieve them can be found in the chapter Non-Financial Declaration.

Value-based financial management

The financial performance measurement system used at the Mercedes-Benz Group is designed to ensure that our investors' interests and expectations are taken into account within the framework of a value-based management system. Value added shows the extent to which the Group and its divisions achieve or exceed the return requirements of the investors, thus creating additional value.

Value added is derived from the financial value drivers which, due to their direct relationship to ongoing business operations, are utilized as financial performance indicators for the periodic controlling of the performance of the Group and its divisions.

As shown in B.03, value added can be calculated as the difference between the measure of operating profit (EBIT or net operating profit) and the cost of capital of the average net assets.

B.03

Calculation of value added

Value added	=	Profit measure	-	Net assets	×	Cost of capital (%)
				Cost of capital		

The return on net assets (RONA) is calculated from the ratio of EBIT to net assets. Value is created for our shareholders when RONA exceeds the cost of capital. The required rate of return on net assets, and thus the cost of capital rate, is derived from the minimum rates of return that equity investors and lenders expect on their invested capital. In contrast to cost of capital rates based on peer-group logic for purposes of the impairment test at the level of the cash-generating units, when determining the Group cost of capital rate for deriving the value added, the focus is on the use of company-specific data (in particular with respect to the capital structure). For 2022, this cost of capital rate of the Group remained unchanged at 8% after taxes. For the automotive divisions, this cost of capital rate remained unchanged at 12% before taxes; for Mercedes-Benz Mobility, an unchanged cost of equity of 12% before taxes was applied. Cost of capital rates are shown in Table B.04.

B.04

Cost of capital

	2022	2021
in %		
Group, after taxes	**8**	8
Automotive divisions, before taxes	**12**	12
Mercedes-Benz Mobility, before taxes	**12**	12

The quantitative development of value added and the related financial performance measures are explained in the chapter Profitability.

Financial performance measures

Profit measure

The measure of operating profit at the divisional level is EBIT (earnings before interest and income taxes). EBIT thus reflects the divisions' responsibility for profit and loss. EBIT that is calculated at the Group level takes into account centrally managed matters and eliminations.

In order to provide a more transparent presentation of our ongoing business, adjusted EBIT is also calculated and reported for both the Group and the divisions. The adjustments include individual items insofar as they lead to material effects in a reporting year. These individual items can relate in particular to legal proceedings and related measures, restructuring measures and M&A transactions.

Group EBIT minus the centrally managed income taxes equals net operating profit. Table B.12 in the chapter Profitability shows how net operating profit is calculated.

Return on sales

As one of the main factors influencing value added, return on sales is of particular importance for assessing the profitability of the automotive divisions. Return on sales is the ratio of EBIT to revenue, whereby vehicle sales are the primary source of revenue. The measure of profitability for Mercedes-Benz Mobility is not return on sales but return on equity (the ratio of EBIT to average equity on a quarterly basis). On the basis of adjusted EBIT, an adjusted return on sales is reported for the automotive divisions and an adjusted return on equity is reported for Mercedes-Benz Mobility.

Net assets

All assets, liabilities and provisions for which the automotive divisions are responsible in day-to-day operations are allocated to them. Performance measurement at Mercedes-Benz Mobility is implemented on an equity basis. Net assets at the Group level include the net operating assets of the automotive divisions and the equity of Mercedes-Benz Mobility, as well as assets and liabilities from income taxes and other reconciling items which are not allocated to the divisions. Average annual net assets are calculated on the basis of average quarterly net assets.

Cash flow

A change in net assets — for example as a result of investments — generally leads to the application or release of liquid funds. Along with earnings, net assets thus also have a direct effect on the cash flow. Of outstanding importance for the financial strength of the Mercedes-Benz Group is the free cash flow of the industrial business, which comprises the cash flows at the automotive divisions and the cash flows from interest, taxes and other reconciling items that cannot be allocated to the divisions. The operating cash flow before interest and taxes (CFBIT) for the automotive divisions is derived from EBIT and the change in net assets. The cash conversion rate (CCR) is the ratio of CFBIT to EBIT over a period of time and is an important measure for cash-flow management at the automotive divisions.

In order to provide a more transparent presentation of our ongoing business, the adjusted free cash flow of the industrial business and the adjusted CFBIT of the automotive divisions are also calculated and reported. An adjusted cash conversion rate (adjusted CCR) on the basis of adjusted CFBIT and adjusted EBIT is reported for the automotive divisions. The adjustments include individual items insofar as they lead to material effects in a reporting year. These individual items can relate in particular to legal proceedings and related measures, restructuring measures and M&A transactions.

Key performance indicators

The following indicators are the key financial performance indicators used to measure the operating financial performance of the **Mercedes-Benz Group**:

- Revenue
- EBIT
- Free cash flow of the industrial business

In addition the figure for the CO_2 emissions of our fleet of new cars in Europe[1] is a key non-financial performance indicator. This takes into account the very important role sustainability aspects play in the management of the Group.

The following key financial performance indicators have an emphasized relevance for the automotive divisions **Mercedes-Benz Cars** and **Mercedes-Benz Vans**:

- Investments in property, plant and equipment
- Research and development expenditure

Unit sales at Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans are used as an additional non-financial indicator for measuring the performance of the automotive divisions.

Adjusted return on equity and new business are the key performance indicators for **Mercedes-Benz Mobility**. New business here refers to the volume of leasing and financing contracts capitalized during the reporting period.

Declaration on Corporate Governance

The Declaration on Corporate Governance, which is combined for the company and the Group in accordance with Section 289f and Section 315d of the German Commercial Code, can be found in the chapter Declaration on Corporate Governance of the Annual Report as well as on the Internet at group.mercedes-benz.com/dcg.

Pursuant to Section 317 Subsection 2 Sentence 6 of the German Commercial Code (HGB), the purpose of the audit of the statements pursuant to Section 289f Subsections 2 and 5 and Section 315d of the HGB by the auditors is limited to determining whether such statements have actually been provided.

1 Average CO_2 emissions of the new car fleet of newly registered Mercedes-Benz cars in Europe (European Union, Norway and Iceland) in the reporting year as measured on the basis of the WLTP, i.e. including vans that are registered as passenger cars.

Economic Conditions and Business Development

The world economy and automotive markets

The world economy

General economic conditions

During the year under review, the **world economy** was heavily impacted by Russia's war in Ukraine and the rapid rise in inflation rates around the globe. The war and the sanctions against Russia that followed led to a further deterioration of what was already a problematic supply chain situation, while massive increases in energy, raw-material and food prices intensified price pressures. Furthermore, the implementation of repeated series of far-reaching restrictions in China within the framework of that country's zero-Covid policy, which in turn repeatedly affected important segments of the Chinese economy, contributed to the further disruption of global supply chains.

In an effort to counteract the rise in inflation, most central banks (with the exception of the central bank in China) significantly increased their base rates throughout the year. All of the above factors had a noticeable negative effect on the world economy, causing year-on-year global economic growth to drop to about 3%. This situation also had a negative impact on global trade volume, which only increased by slightly under 4% in 2022 compared to the previous year.

Even the **United States** was unable to escape these developments. The US economy contracted in the first two quarters of 2022, for reasons including a record foreign trade deficit and the effects of the ongoing supply chain disruptions. At the same time, private consumption proved resilient over the year as a whole, despite high inflation and rising interest rates. The inflation rate reached its peak in June (9%). It subsequently declined gradually, but the annual average of 8% was higher than at any time since the early 1980s. It was in this environment that the US central bank — the Fed — significantly increased its base rate by 425 basis points to 4.5% at the end of the year. Despite this increase, the US economy grew by 2.1% in 2022, thanks in large part to robust domestic demand.

The impact of the war in Ukraine was particularly noticeable in the **euro zone**. Nonetheless, the region was able to record surprisingly strong growth in the first half of the year. This positive development was primarily driven by a recovery in the service sector following the lifting of most Covid-related measures, as well as a dynamic development in countries such as France, Italy and Spain, all of which once again experienced an almost normal tourism season for the first time since the beginning of the pandemic. However, problems increased significantly throughout the course of the year as a result of high energy and food prices. In addition, a high level of insecurity regarding energy supplies had an increasingly negative effect on consumer sentiment and business confidence. This led to a pronounced weakening of growth at the end of 2022. Nevertheless, the euro zone's economy grew by 3.5% in 2022 as a whole due to the positive start to the year. Consumer prices also rose significantly, increasing by 8.4% on average compared to the prior year, although the increases differed greatly between the various member states. Inflation actually reached double-digit levels in the euro zone in the fourth quarter. The European Central Bank abandoned its zero interest-rate policy in the second half of the year and increased its base rate to 2.5% at the end of 2022.

In 2022, the **Chinese economy** was impacted by the country's rigorous zero-Covid strategy, slowed growth in the real estate sector and decreasing demand from abroad. As a result, the Chinese economy recorded year-on-year growth of only 3%. Unlike the case in the United States and Europe, price pressure in China remained very moderate (2%).

Development of exchange rates

Currency exchange rates were volatile in this environment. Against the US dollar, the euro moved between USD 0.95 and USD 1.15 in the course of the year. At the end of 2022, the euro was around 6% weaker than at the end of 2021. The range of fluctuation of the Chinese renminbi against the euro was 6.7 to 7.5. Year-on-year, the value of the euro increased by just under 2.5% against the renminbi.

Energy and raw-material prices

Prices for energy and raw materials rose tremendously as a consequence of the war in Ukraine and reached new record levels at certain times during the year. Oil cost approximately USD 85 per barrel at the end of the year, or almost 10% more than at the end of 2021. The average price for the year as a whole was more than 40% higher than that for the previous year. The European natural gas price was subject to even higher fluctuations and at one point stood at more than €300 per MWh. The price at the end of the year — approximately €75 — was nearly 10% higher than the price at the end of 2021. At times, prices for industrial raw materials rose by more than 25% compared to the end of the previous year. However, they then declined significantly over the year, reaching almost 20% below their price at the end of 2021.

Automotive markets

The economic conditions described above also affected the development of the global automotive market in the year under review. Sales markets were impacted by continuous supply chain disruptions and supply bottlenecks in particular, as well as by sluggish economic development throughout the course of the year.

In this environment, the global car market volume remained at about the same level as in the previous year, although developments differed greatly in the various regions. Unit sales in the European market fell by approximately 4% compared to what was already a low sales volume in 2021. The US light vehicle market recorded a decrease in unit sales of around 8%. The ongoing supply bottlenecks and the sharp increase in interest rates had the effect of damping market development. The Chinese market, in contrast, recorded a significant increase in unit sales. The Covid-19-related restrictions that were repeatedly implemented in the country did sometimes have a detrimental effect on the development of sales. However, government stimulus measures in the form of lower taxes on vehicle purchases led to a significant increase in unit sales compared to the previous year.

The factors mentioned above also affected the development of key van markets. In Europe, all segments of the van market relevant for Mercedes-Benz Vans recorded significant market contractions. The US market for large vans was slightly below the level of the previous year, while sales figures for mid-size vans in China were slightly above the previous year's level.

Business development

Mercedes-Benz Cars

In 2022, Mercedes-Benz Cars sold a total of 2,040,700 units (2021: 1,943,900) which was slightly higher than in the previous year. This growth in unit sales was due to the EQ models and, in particular, the fact that 2022 marked the first full year of sales for the new C-Class generation.

B.05

Mercedes-Benz Cars unit sales

	2022	2021	% change
In units			
Mercedes-Benz Cars unit sales (total, incl. smart)	**2,040,700**	**1,943,900**	**+5**
Top-End[1]	**328,200**	304,600	+8
% share of unit sales	**16**	16	
Core	**1,116,600**	1,029,000	+9
% share of unit sales	**55**	53	
Entry (incl. smart)	**595,900**	610,300	-2
% share of unit sales	**29**	31	
thereof			
Electrified vehicles (xEV)	**333,500**	**271,800**	**+23**
BEVs	**149,200**	89,500	+67
PHEVs	**184,300**	182,300	+1
% share of unit sales	**16**	14	

Top-End

Unit sales in the Top-End category accounted for 16% of total unit sales in 2022 — and at 328,200 units were also 8% higher than in the previous year (2021: 304,600). The main force driving this development was the S-Class: Global sales of the S-Class[1] rose to 117,500 units in 2022 (2021: 91,100 units). Sales of Mercedes-Maybach brand vehicles also rose significantly, to 23,400 units (2021: 16,600 units). Mercedes-AMG sold 137,700 vehicles (2021: 135,100 vehicles). Mercedes-AMG sold 137,700 vehicles (2021: 135,100) and sales of Mercedes-Maybach brand vehicles rose significantly, to 23,400 units (2021: 16,600). A total of 38,600 G-Class[2] vehicles were sold during the reporting year (2021: 40,500 vehicles). GLS sales totalled 59,700 units (2021: 61,700 units).

1 The Top-End category comprises all AMG models.
2 Including Mercedes-Maybach and Mercedes-AMG derivatives.
3 Including Mercedes-AMG derivatives.

Core

Sales of vehicles in the Core category increased by 9% to 1,116,600 units (2021: 1,029,000). As a result, this category now accounts for 55% of the overall portfolio's unit sales. Sales of C-Class vehicles[3] rose by 27% to 303,000 saloons, estates, coupés and cabriolets (2021: 239,000). A total of 302,700 E-Class vehicles[3] were sold during the reporting year (2021: 295,100), while sales of the GLC amounted to 369,200 units (2021: 350,300) and of the GLE to 200,100 units (2021: 208,200).

Entry

Mercedes-Benz Cars (incl. smart) sold 595,900 units in the Entry category in the year under review (2021: 610,300). Unit sales of the A-Class[3] amounted to 261,000 vehicles (2021: 290,100) and of the B-Class to 29,100 units (2021: 32,700). Unit sales of these models were negatively affected by the limited availability of parts, as well as by logistics bottlenecks. Sales of the GLB amounted to 164,100 units (2021: 144,400) and of the GLA to 158,100 units (2021: 141,400). A total of 20,500 smart brand vehicles were sold during the reporting year (2021: 38,400) in the European market.

Electrified vehicles (xEV)

Electrified vehicles accounted for 16% of Mercedes-Benz Cars' total unit sales. This corresponds to unit sales of 333,500 vehicles (2021: 271,800) and an increase of 23%. Sales of **battery electric vehicles (BEVs)** of the Mercedes-Benz brand rose by 67% to 149,200 units in 2022 (2021: 89,500). The most important sales drivers were the EQA, with sales of 33,500 units (2021: 24,800), the EQB with 26,200 units (2021: 900), the EQE Saloon with 17,200 units and the EQS Saloon with 23,400 units (2021: 2,500). Sales of **plug-in hybrid vehicles (PHEVs)** totalled 184,300 units in the year under review (2021: 182,300).

Mercedes-Benz Cars unit sales by region and sales market

Compared to the prior year, unit sales of Mercedes-Benz Cars increased in the major sales regions. Unit sales in Europe amounted to 618,900 vehicles (2021: 602,400 vehicles). Sales in Germany recorded a slight decrease of 1% to 215,600 units. In China, the single largest market for Mercedes-Benz Cars, unit sales totalled 753,900 vehicles (2021: 734,700). Unit sales in North America surpassed the previous year's level with 344,200 vehicles (2021: 290,600). In the region's main market, the United States, sales rose by 20% to 300,800 units.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans finished 2022 with unit sales of 415,300 vehicles worldwide (2021: 386,200). Despite ongoing global challenges in the areas of parts supply and logistics, unit sales in 2022 were significantly higher than in the previous year due to the continued very high demand for Mercedes-Benz vans.

At 259,400 units, unit sales in the core region Europe (European Union, United Kingdom, Switzerland and Norway), were slightly above the figure for the prior year (2021: 246,000). Unit sales in Germany amounted to 113,200 vehicles (2021: 98,200).

Mercedes-Benz Vans set a new sales record of 66,400 vehicles in the United States (2021: 48,300).

In China, under the influence of local Covid-19 measures, 34,200 units (2021: 38,500) were sold.

Worldwide, it proved possible to increase unit sales of all-electric vans by 9% (2022: 15,000 units, 2021: 13,800 units). All-electric models thus accounted for a 4% share of total unit sales.

Mercedes-Benz Mobility

The Mercedes-Benz Mobility division had a contract volume of €132.4 billion — on a level with the previous year's figure — at the end of 2022 (31 December 2021: €133.7 billion), down by 1% or by 2% after adjusting for currency-translation effects. The figure for contract volume shows the total monetary amount of all leasing and financing contracts on a certain date. The reported contract volume as of 31 December 2021 had already been adjusted for a large part of the Daimler Trucks & Buses vehicle business after the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business on 9 December 2021. The influence on volume of the parts of the Daimler commercial vehicle business still to be sold in 2022 was therefore relatively minor.

Mercedes-Benz Mobility concluded 1.4 million new financing and leasing contracts worth a total of €58.0 billion in the course of 2022. The total value of all new contracts was thus significantly below the prior-year level (-9 %; -12 % after adjusting for the effects of currency translation). The decisive factor in the decrease was increased competitive pressure in the financial services sector against a background of rising interest rates. In addition, it must be taken into account that the new business for the year 2021 still included the division's new business with vehicles from Daimler Trucks & Buses until the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business took effect. Whereas the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business at the end of 2021 only affected the Americas region and Africa and Asia-Pacific (excluding China), the parts of the Daimler commercial vehicle business sold in 2022 mainly affected Europe.

At €10.2 billion, new business in Germany was slightly higher than in the previous year (+5%). At €25.3 billion, contract volume in Germany was at roughly the same level as at the end of 2021.

New financing and leasing contracts worth €13.0 billion (-23%) were concluded in the United States. In this market in particular, some of the decrease was due to the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business. Contract volume in the United States at the end of December was at roughly the same level as at the end of 2021 and amounted to €34.6 billion. This was due to the effects of currency translation.

In China, new business of €11.9 billion (+15%) at year-end 2022 significantly exceeded the level of the previous year, while contract volume of €19.5 billion (+3%) was slightly higher.

New business in other markets totalled €23.0 billion (-14%), while contract volume amounted to €53.0 billion (-3%).

Order situation

Incoming orders were robust at Mercedes-Benz Cars at the end of 2022. On the product side, the EQ models, the new GLC and the SL were the main contributors to this development.

Orders remained at a high level at Mercedes-Benz Vans as of 31 December 2022. The demand for battery electric vans also showed a further increase at the end of 2022.

Investment and research activities

Investments in property, plant and equipment

During the year under review, investments in property, plant and equipment at the **Mercedes-Benz Group** amounted to €3.5 billion and were thus lower than in the previous year (2021: €4.6 billion).

In 2022, investments in property, plant and equipment at **Mercedes-Benz Cars** focussed on the market launch of the new GLC, the launch of production of the all-electric SUVs (EQS SUV and EQE SUV) and production preparations for the new E-Class. Considerable funds were also invested in the expansion of our battery production facilities. At €3.3 billion, investments in property, plant and equipment in 2022 were around 9% lower than in the prior year (2021: €3.6 billion).

The investments in property, plant and equipment at **Mercedes-Benz Vans** amounted to €0.2 billion in 2022 (2021: €0.2 billion) and were thus at the prior year's level. The investments at Mercedes-Benz Vans focused on issues such as the electrification of the van fleet and the expansion of production operations.

B.06

Investments in property, plant and equipment[1]

In millions of euros	**2022**	2021	% change
Mercedes-Benz Group[2]	**3.481**	4,579	**-24**
thereof Mercedes-Benz Cars	**3,265**	3,589	-9
thereof Mercedes-Benz Vans	**199**	198	+1

1 The investments in property, plant and equipment correspond to additions to property, plant and equipment in the Consolidated Statement of Cash Flows in the Consolidated Financial Statements.
2 In 2021, Daimler's commercial vehicle business is included until the time of the spin-off and hive-down.

Research and development

Research and development expenditure at the **Mercedes-Benz Group** amounted to €8.5 billion in 2022 (2021: €9.1 billion), lower than in the previous year. €2.9 billion (2021: €2.4 billion) of the research and development costs were capitalized, representing a capitalization rate of 34% (2021: 27%).

Research and development expenditure at **Mercedes-Benz Cars** amounted to €8.0 billion (2021: €7.2 billion). Expenditure here focused mainly on the development of the new-generation BEV platform generation and the associated battery concept. In addition, the company intensified its research and development expenditure on digitalization and automated driving.

Research and development expenditure at **Mercedes-Benz Vans** amounted to €0.6 billion in 2022 (2021: €0.5 billion), which was higher than in the previous year. Activities relating to the planned electrification of the van fleet played a major role in 2022. This was mostly due to the new, modular and all-electric van architecture (VAN.EA).

B.07

Research and development

In millions of euros	**2022**	2021[1]	% change
Research and development expenditure at the Mercedes-Benz Group	**8,541**	9,105	-6
thereof Mercedes-Benz Cars	**7,986**	7,207	+11
thereof Mercedes-Benz Vans	**552**	489	+13
Research and non-capitalized development costs	**5,602**	6,670	-16
Capitalized development costs	**2,939**	2,435	+21
Capitalization rate in %	**34**	27	

1 In 2021, Daimler's commercial vehicle business is included until the time of the spin-off and hive-down.

Profitability, Liquidity and Capital Resources, Financial Position

The Group comprises the segments Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans and Mercedes-Benz Mobility. The segments Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans were combined into one reportable segment until 31 December 2021 due to comparable longer-term average returns on sales and comparable sales development and capital intensity. After the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business (commercial vehicle business) in December 2021, the two segments have been reported separately since 1 January 2022. The comparison period has been adjusted accordingly.

To provide a better insight into the Group's profitability, liquidity and capital resources, and financial position, a condensed Consolidated Statement of Income, a condensed Consolidated Statement of Cash Flows and a condensed Consolidated Statement of Financial Position are shown for the industrial business, for the segment Mercedes-Benz Mobility and the Mercedes-Benz Group. The industrial business comprises the segments Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans. In justified individual cases, effects on the profitability, liquidity and capital resources, and financial position of the corresponding segment are presented from an economic rather than a legal perspective. The effects from intra-Group eliminations between the industrial business and Mercedes-Benz Mobility, as well as items at the corporate level, are generally allocated to the industrial business.

Spin-off and hive-down of Daimler's commercial vehicle business in 2021

Substantial parts of the operating investments or business activities that were assigned to the commercial vehicle business were already legally assigned to Daimler Truck AG before the spin-off and hive-down took effect. As part of the spin-off and hive-down, the financial services business has also been split up. With the consent of the Board of Management and the Supervisory Board to the transaction, the items of the operating commercial vehicle business and the parts of the Mercedes-Benz Mobility segment that had already been legally assigned to Daimler Truck AG were classified as held for distribution from 30 July 2021 until the implementation of the spin-off and hive-down on 9 December 2021 and deconsolidated upon completion of the transaction.

Parts of the financial services business in connection with the commercial vehicle business were nottsold to Daimler Truck Holding AG or its subsidiaries until 2022. In addition, in individual countries, investments in operating entities or business operations of the commercial vehicle business were not sold until 2022.

If, on 31 December 2021, a sale was considered very likely to take place within the next twelve months, the corresponding assets and liabilities as of 31 December 2021 were reported in the **Consolidated Statement of Financial Position** as held for sale.

The continuing operations are presented in the **Consolidated Statement of Income**. Income and expenses related to assets and liabilities of the commercial vehicle business that were spun off and hived down or held for sale were classified as discontinued operations in 2021. This encompasses the Daimler Trucks & Buses segment until the date of the spin-off and hive-down. The profit or loss after taxes of the discontinued operations in 2021 is presented in a separate line below the profit from continuing operations. The profit or loss form discontinued operations is contained in the segment reporting in the reconciliation.

The scheduled depreciation and the equity-method measurement of the non-current assets classified as held for distribution or sale were also reported in the reconciliation in the previous year. In 2021, the segment earnings of Mercedes-Benz Mobility were thus reported independently of the effects of the spin-off and hive-down of the commercial vehicle business in the segment reporting.

In the **Consolidated Statement of Cash Flows**, the consolidated cash flows from continuing and discontinued operations are shown for the year 2021.

Detailed information on the spin-off and hive-down of the commercial vehicle business and the scope of the discontinued operations, the assets and liabilities spin-off as part of the deconsolidation, and the assets and liabilities classified as held for sale can be found in Note 3 of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

Adjustment of individual items

In order to provide a more transparent presentation of the ongoing business, adjusted figures are also calculated and reported for both the Group and the segments. The adjustments include individual items insofar as they lead to material effects in a reporting year. These individual items can relate in particular to legal proceedings and related measures, restructuring measures and M&A transactions. Further information on the performance measurement system can be found in the Corporate Profile chapter of this Annual Report.

Profitability

Consolidated Statement of Income of the Mercedes-Benz Group

In 2022, the Group's **revenue** amounted to €150.0 billion (2021: €133.9 billion) and was thus substantially higher than the prior-year value. Adjusted for positive foreign exchange effects, revenue was also significantly higher than in the previous year.

The increase in revenue was primarily due to significantly improved pricing at the Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans segments.

B.08

Revenue by segment and region

	2022	2021	22/21
In millions of euros			% change
Mercedes-Benz Group	**150,017**	133,893	12
Segments			
Mercedes-Benz Cars	**111,601**	96,712	15
Mercedes-Benz Vans	**17,217**	14,735	17
Mercedes-Benz Mobility	**26,954**	27,941	-4
Reconciliation[1]	**-5,755**	-5,495	5
Regions			
Europe	**56,487**	51,044	11
thereof Germany	**23,085**	20,733	11
North America	**40,091**	33,105	21
thereof United States	**35,829**	29,284	22
Asia	**45,558**	40,126	14
thereof China	**27,324**	25,173	9
Other markets	**7,881**	9,618	-18

1 The reconciliation includes eliminations of intra-Group revenues between the segments.

Cost of sales amounted to €116.0 billion (2021: €103.2 billion) in 2022, increasing by 12.4% compared with the previous year. The increase was mainly due to significantly increased raw-material prices, one-time expenses paid to suppliers and additional costs relating to inflation and supply chains.

Overall, **gross profit in relation to revenue** increased from €30.7 billion to €34.0 billion.

Selling expenses increased by €0.3 billion to €9.5 billion. As a proportion of revenue, selling expenses decreased from 6.9% to 6.3%.

In the past year, **general administrative expenses** decreased by €0.2 billion to €2.6 billion. As a proportion of revenue, general administrative expenses decreased from 2.1% to 1.7%.

Research and non-capitalized development costs of €5.6 billion in 2022 were at the prior-year level (2021: €5.5 billion). They were mainly related to the development of new models, advance expenditure for the renewal of existing models, and the further development of fuel-efficient and environmentally friendly drive systems as well as safety technologies, automated and autonomous driving and the digital connectivity of the products. As a proportion of revenue, research and non-capitalized development costs decreased from 4.1% to 3.7%. Further information on the Group's research and development expenditure is provided in the Investment and research activities chapter of this Combined Management Report.

Other operating income of €2.0 billion (2021: €1.2 billion) was above the level of the prior year. The earnings included income of €0.5 billion in connection with the restructuring of the sales activities in Canada and income of €0.4 billion (2021: expenses of €0.1 billion) in connection with the change in the shareholding structure of the motorsport business. In the prior year, the establishment of the fuel cell joint venture cellcentric had a positive effect of €0.6 billion on earnings. By contrast, other operating income in the prior year was impaired by the result attributable to the spin-off and hive-down of assets and liabilities of the Daimler commercial vehicles business of the Mercedes-Benz Mobility segment. The resulting loss (after deduction of transaction costs) amounted to €0.8 billion.

In 2022, the **gains/losses on equity-method investments** amounted to €1.7 billion (2021: €1.4 billion) and were thus above the prior-year level. In particular, the higher proportionate earnings of the investments in Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck) and Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) led to a substantial increase in earnings.

As was the case in the prior year, the **other financial income/expense** amounted to €0.3 billion.

Earnings before interest and taxes (EBIT) amounted to €20.5 billion in 2022, which is significantly higher than in the previous year (2021: €16.0 billion). Exchange-rate effects had a positive net impact.

Net interest expense amounted to €0.2 billion, as was the case in the previous year.

The **tax expense** of €5.5 billion (2021: €4.8 billion) recognized under income taxes increased mainly due to the increased profit before income taxes. The effective tax rate for 2022 was 27.1% (2021: 30.1%). Note 10 of the Notes to the Consolidated Financial Statements includes further information on the factors affecting the tax rate.

The **profit from continuing operations** amounted to €14.8 billion in 2022, which is significantly higher than the prior-year value of €11.1 billion.

After income taxes **profit from discontinued operations** amounted to €12.3 billion in 2021. It essentially comprised the profit from the spin-off and hive-down of the assets and liabilities of the commercial vehicle business in the amount of €10.0 billion (after deduction of transaction costs). This also included the profit of the ongoing business activities of discontinued operations after taxes of €2.3 billion. The portion from the spin-off and hive-down attributable to Mercedes-Benz Mobility was reported in other operating income from continuing operations.

Net profit was thus €14.8 billion (2021: €23.4 billion). Net profit of €0.3 billion is attributable to **non-controlling interests** (2021: €0.4 billion). The net profit **attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG** amounted to €14.5 billion (2021: €23.0 billion), leading to an increase in **earnings per share from continuing operations** to €13.55 (2021: €10.00). Earnings per share from continuing and dicontinued operations amounted to €21.50 in 2021.

As in the prior year, the calculation of earnings per share is based on an average number of 1,069.8 million issued shares.

Further information on the individual items of the Consolidated Statement of Income is provided in Notes 5 ff. of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

Table B.10 shows the composition of Group EBIT and the EBIT of the individual segments as well as the reconciliation and the reconciliation of EBIT to adjusted EBIT.

B.09

Condensed statement of income

	Mercedes-Benz Group		Industrial Business		Mercedes-Benz Mobility	
	2022	2021	**2022**	2021	**2022**	2021
In millions of euros						
Revenue	**150,017**	133,893	**123,063**	105,952	**26,954**	27,941
Cost of sales	**-115,997**	-103,218	**-93,010**	-80,328	**-22,987**	-22,890
Gross profit	**34,020**	30,675	**30,053**	25,624	**3,967**	5,051
Selling expenses	**-9,482**	-9,194	**-8,760**	-8,502	**-722**	-692
General administrative expenses	**-2,584**	-2,808	**-1,855**	-1,908	**-729**	-900
Research and non-capitalized development costs	**-5,602**	-5,467	**-5,602**	-5,467	**–**	–
Other operating income	**2,034**	1,153	**1,925**	973	**109**	180
Gains/losses on equity-method investments	**1,732**	1,352	**1,941**	1,492	**-209**	-140
Other financial income/expense	**340**	317	**328**	323	**12**	-6
EBIT	**20,458**	16,028	**18,030**	12,535	**2,428**	3,493
Interest expense	**-154**	-217	**-150**	-209	**-4**	-8
Profit from continuing operations before taxes	**20,304**	15,811	**17,880**	12,326	**2,424**	3,485
Income taxes	**-5,495**	-4,761	**-4,868**	-3,854	**-627**	-907
Profit from continuing operations after taxes	**14,809**	11,050	**13,012**	8,472	**1,797**	2,578
Profit/loss from discontinued operations after taxes	**–**	12,346	**–**	12,346	**–**	–
Net profit	**14,809**	23,396	**13,012**	20,818	**1,797**	2,578
thereof attributable to non-controlling interests	**308**	390				
thereof attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG	**14,501**	23,006				
thereof from continuing operations	**14,501**	10,695				
thereof from discontinued operations	**–**	12,311				
Earnings per share (in euros) For profit attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG						
Basic	**13.55**	21.50				
thereof from continuing operations	**13.55**	10.00				
thereof from discontinued operations	**–**	11.50				
Diluted	**13.55**	21.50				
thereof from continuing operations	**13.55**	10.00				
thereof from discontinued operations	**–**	11.50				

EBIT by segment

The EBIT of the **Mercedes-Benz Cars** segment increased to €16,340 million (2021: €12,487 million); adjusted EBIT was €16,245 million (2021: €12,689 million). The adjusted return on sales of 14.6% was higher than the adjusted prior-year figure of 13.1%.

Greatly improved pricing combined with a more advantageous product mix and a slight increase in sales volumes had a strong positive impact on gross profit. On the other hand, gross profit was impacted by significantly increased raw-material prices over the course of the year, one-time expenses paid to suppliers and additional costs relating to inflation and supply chains. As a result, gross profit in relation to revenue increased slightly from 23.7% to 23.9%. Other functional costs increased in 2022, due in particular to advance expenditure for future technologies and vehicles. By contrast, lower expenses from the discounting of non-current provisions contributed to an increase in earnings.

In 2022, adjusted EBIT was slightly lower than EBIT. Expenses in connection with adjustments of the business activities in Russia in the amount of €658 million, as well as effects from ongoing governmental and court proceedings and measures taken relating to Mercedes-Benz diesel vehicles of €110 million (2021: €274 million), negatively impacted the segment's earnings. In addition, restructuring expenses for personnel cost optimization programmes in the amount of €436 million had a negative impact on the segment result in the previous year. The M&A transactions, on the other hand, included income of €478 million in connection with the restructuring of the sales activities in Canada and income of €385 million (2021: expenses of €96 million) in connection with the change in the shareholding structure of the motorsport business. In the prior year, the establishment of the fuel cell joint venture cellcentric had a positive effect of €604 million on earnings in the M&A transactions.

The **Mercedes-Benz Vans** segment achieved EBIT of €1,897 million (2021: €1,143 million); adjusted EBIT was €1,927 million (2021: €1,229 million), which was also significantly higher than in the prior year. The adjusted return on sales of 11.2% was higher than the adjusted prior-year figure of 8.3%.

A substantially higher unit sales increase and a greatly improved sales structure combined with a more advantageous product mix had a very positive impact on gross profit. On the other hand, gross profit was impacted by significantly increased raw-material prices over the course of the year, one-time expenses paid to suppliers and additional costs relating to inflation and supply chains. Overall, gross profit in relation to revenue increased slightly from 20.4% to 21.3%. Other functional costs were slightly above the level of the previous year. The other operating income was positively impacted in particular by lower expenses in connection with the discounting of non-current provisions.

Adjusted EBIT reflected offsetting effects which, as in the prior year, resulted in slightly higher adjusted EBIT. Particularly expenses in connection with adjustments of the business activities in Russia in the amount of €51 million, as well as effects from ongoing governmental and court proceedings and measures taken relating to Mercedes-Benz diesel vehicles of €15 million (2021: €59 million), negatively impacted the segment's earnings.

In 2022, EBIT of the **Mercedes-Benz Mobility** segment amounted to €2,428 million (2021: €3,493 million); adjusted EBIT was €2,428 million (2021: €3,449 million). Adjusted return on equity of 16.8% was below the adjusted prior-year figure of 22.0%.

The main reasons for the development of revenue in 2022 were increased credit risk costs due to the weaker macroeconomic outlook and higher refinancing costs. The spin-off and hive-down of the commercial vehicle business and the resulting lower contract volume compared with the previous year also had a reducing effect on EBIT. On the other hand, exchange-rate effects and the improvement in operating performance of the fleet services business had a positive effect on earnings.

Among other things, adjusted EBIT in the prior year included a positive earnings contribution of €89 million from the sale of shares in Via Transportation Inc.

The **reconciliation** of the segments' EBIT to Group EBIT comprises gains and/or losses at the corporate level and the effects on earnings of eliminating intra-Group transactions between the segments.

In 2022, items at the corporate level resulted in expenses of €225 (2021: €1,087 million). This includes the positive effect on earnings of €226 million from the equity-method investments in Daimler Truck Holding AG (2021: expenses of €1 million). Earnings in the previous year were also impacted by impairment losses of €120 million on the carrying amount of the investment in BAIC Motor. Detailed information on the equity-method measurement of the Daimler Truck Holding AG is provided in Note 14 of the Notes to the Consolidated Financial Statements. On the other hand, earnings were affected by adjustments due to material individual transactions, especially in the previous year. The M&A transactions include expenses of €844 million in connection with the sale of individual investments and business activities to Daimler Truck. In 2022, the associated expenses amounted to €268 million. Further information on this is provided in Note 3 of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

The elimination of intra-Group transactions resulted in earnings of €18 million in 2022 (2021: expenses of €8 million).

The reconciliation from EBIT to adjusted EBIT is shown in table B.10.

B.10

EBIT Mercedes-Benz Group

In millions of euros	Mercedes-Benz Group	Mercedes-Benz Cars	Mercedes-Benz Vans	Mercedes-Benz Mobility	Reconciliation
2022					
Revenue	**150,017**	**111,601**	**17,217**	**26,954**	**-5,755**
Cost of sales	**-115,997**	**-84,927**	**-13,549**	**-22,987**	**5,466**
Gross profit	**34,020**	**26,674**	**3,668**	**3,967**	**-289**
Selling expenses	**-9,482**	**-7,568**	**-1,359**	**-722**	**167**
General administrative expenses	**-2,584**	**-1,460**	**-252**	**-729**	**-143**
Research and non-capitalized development costs	**-5,602**	**-5,184**	**-415**	**–**	**-3**
Other income/expense	**4,106**	**3,878**	**255**	**-88**	**61**
EBIT	**20,458**	**16,340**	**1,897**	**2,428**	**-207**
Legal proceedings (and related measures)	**119**	**110**	**15**	**–**	**-6**
Restructuring measures	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
M&A transactions	**-631**	**-863**	**-36**	**–**	**268**
Expenses in connection with adjustments of the business activities in Russia	**709**	**658**	**51**	**–**	**–**
Adjusted EBIT	**20,655**	**16,245**	**1,927**	**2,428**	**55**
Return on sales/return on equity (in %)		**14.6%**	**11.0%**	**16.8%**	
Adjusted return on sales/return on equity (in %)[1]		**14.6%**	**11.2%**	**16.8%**	

In millions of euros	Mercedes-Benz Group	Mercedes-Benz Cars	Mercedes-Benz Vans	Mercedes-Benz Mobility	Reconciliation
2021					
Revenue	133,893	96,712	14,735	27,941	-5,495
Cost of sales	-103,218	-73,773	-11,729	-22,890	5,174
Gross profit	30,675	22,939	3,006	5,051	-321
Selling expenses	-9,194	-7,354	-1,292	-692	144
General administrative expenses	-2,808	-1,425	-233	-900	-250
Research and non-capitalised development costs	-5,467	-4,992	-442	–	-33
Other income/expense	2,822	3,319	104	34	-635
EBIT	16,028	12,487	1,143	3,493	-1,095
Legal proceedings (and related measures)	334	274	59	–	1
Restructuring measures	549	436	27	45	41
M&A transactions	247	-508	–	-89	844
Adjusted EBIT	17,158	12,689	1,229	3,449	-209
Return on sales/return on equity (in %)		12.9%	7.8%	22.3%	
Adjusted return on sales/return on equity (in %)[1]		13.1%	8.3%	22.0%	

1 Adjusted return on sales is calculated as the ratio of adjusted EBIT to revenue. The adjusted return on equity is determined as the ratio of adjusted EBIT to the average equity of the quarters.

Value added

As described in the section Performance measurement system in chart B.03, value added is calculated as the difference between the measure of earnings and the cost of capital. The measure of earnings for the segments is EBIT and for the Group is net operating profit, which in addition to the EBIT of the segments also includes earnings effects for which the segments are not accountable or which are attributable to the discontinued operations, such as income taxes and other reconciliation items. The cost of capital used in the calculation of value added is based on average net assets multiplied by the cost-of-capital rate.

Table B.11 shows value added for the Mercedes-Benz Group and for the individual segments. The reconciliation of the segments' EBIT to net operating profit as well as the average net assets are shown in tables B.12 and B.13. Table B.14 shows how net assets are derived from the consolidated statement of financial position.

The **Mercedes-Benz Group's** value added amounted to €10.2 billion in 2022, representing a return on net assets of 25.5% (2021: 40.4%). This was once again substantially higher than the Group's required cost of capital rate of 8%. Adjusted for the earnings from discontinued operations before interest and taxes included in the prior year, the value added of the Mercedes-Benz Group increased, mainly due to the positive development of EBIT of the industrial business divisions. The Group's average net assets were virtually unchanged from the previous year.

At the **Mercedes-Benz Cars** segment, value added of €11.8 billion was significantly higher than the prior-year amount of €8.5 billion, primarily due to the very positive earnings development. The increase in average net assets of €5.2 billion had a slightly negative impact on value added. This was mainly due to higher average inventories and carrying amounts of equity-method investments partly offset by increasing average trade payables.

The value added of the **Mercedes-Benz Vans** segment increased substantially to €1.8 billion. This was mainly due to the very positive earnings development. Here the average net assets showed only a minor increase to €0.9 billion which was primarily due to slightly increased average inventories and decreasing average provisions.

At the **Mercedes-Benz Mobility** segment, value added amounted to €0.7 billion (2021: €1.6 billion). The segment's return on equity reached 16.8% (2021: 22.3%). The development of the return on equity primarily reflects the decrease in earnings of €1.1 billion. By contrast, the decrease in average total equity had a slightly positive effect on the return on equity.

B.11

Value added

	2022	2021	22/21
In millions of euros			Change
Mercedes-Benz Group	**10,236**	18,936	-8,700
Mercedes-Benz Cars	**11,757**	8,523	+3,234
Mercedes-Benz Vans	**1,791**	1,043	+748
Mercedes-Benz Mobility	**692**	1,634	-942

B.12

Reconciliation to net operating profit

	2022	2021	22/21
In millions of euros			Change
Mercedes-Benz Cars	**16,340**	12,487	+3,853
Mercedes-Benz Vans	**1,897**	1,143	+754
Mercedes-Benz Mobility	**2,428**	3,493	-1,065
EBIT of the segments	**20,665**	17,123	+3,542
Profit/loss from discontinued operations[1]	**–**	12,401	-12,401
Income taxes[2]	**-5,540**	-4,822	-718
Other reconciliation[2]	**-207**	-1,094	+887
Net operating profit Mercedes-Benz Group	**14,918**	23,608	-8,690

1 Adjusted for after-tax interest income.
2 To the extent not allocated to Mercedes-Benz Mobility.

B.13

Net assets (average)

In millions of euros	**2022**	2021	22/21 % change
Mercedes-Benz Cars	**38,189**	33,031	+16
Mercedes-Benz Vans	**885**	835	+6
Mercedes-Benz Mobility[1]	**14,466**	15,681	-8
Net assets of the segments	**53,540**	49,547	+8
Daimler commercial vehicle business[2]	**–**	7,625	-100
Equity-method investment in DTHAG[3]	**8,078**	1,095	+638
Other equity-method investments[4]	**303**	361	-16
Assets and liabilities from income taxes[5]	**-3,818**	131	-3,015
Other reconciliation[5]	**422**	-362	-217
Net assets Mercedes-Benz Group	**58,525**	58,397	+0

1 Equity.
2 Reported segment Daimler Trucks & Buses until the date of the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business. In the fourth quarter of 2021, no amounts have been considered for the deconsolidated Daimler commercial vehicle business.
3 The investment in Daimler Truck Holding AG (DTHAG) was accounted for using the equity-method from the fourth quarter of 2021.
4 To the extent not allocated to the segments.
5 To the extent not allocated to Mercedes-Benz Mobility.

B.14

Net assets of the Mercedes-Benz Group at year-end

In millions of euros	At 31 December **2022**	2021	22/21 % change
Intangible assets[1]	**15,275**	14,387	+6
Property, plant and equipment[1]	**26,942**	27,496	-2
Leased assets[1]	**14,038**	14,400	-3
Inventories[1]	**24,906**	20,976	+19
Trade receivables[1]	**7,328**	6,875	+7
Less provisions for other risks[1]	**-15,179**	-15,097	+1
Less trade payables[1]	**-11,101**	-9,670	+15
Less other assets and liabilities[1]	**-12,595**	-14,391	-12
Assets and liabilities from income taxes[1]	**-4,507**	-1,815	+148
Total equity of Mercedes-Benz Mobility	**13,576**	14,448	-6
Mercedes-Benz Group	**58,683**	57,609	+2

1 To the extent not allocated to Mercedes-Benz Mobility.

Liquidity and capital resources

Principles and objectives of financial management

Financial management at the Mercedes-Benz Group consists of capital structure management, cash and liquidity management, market-price risk management (foreign exchange rates and interest rates), as well as pension-asset management and credit and country risk management. Worldwide financial management is performed within the framework of legal requirements consistently for all Group entities by the Treasury department of the Mercedes-Benz Group. Financial management operates within a framework of guidelines, limits and benchmarks, and on the operational level is organisationally separate from other financial functions such as settlement, financial controlling, reporting and accounting.

Capital structure management designs the capital structure of the Group and its subsidiaries. Decisions regarding the capitalisation of the Group's mobility, production, sales and financing companies are based on the principles of cost-optimised and risk-optimised liquidity and capital resources.

Liquidity management ensures the Group can meet its payment obligations at any time. For this purpose, the Group records the cash flows from operating and financial activities in a rolling plan. The resulting financial requirements are covered by the use of appropriate instruments for liquidity management (e.g. bank credit, commercial paper and notes); liquidity surpluses are invested in the money market or the capital market taking into account risk and return expectations. Our goal is to ensure the level of liquidity regarded as necessary at optimal costs. Besides operational liquidity, the Mercedes-Benz Group maintains additional liquidity reserves which are available in the short term. Those additional financial resources include a pool of receivables from the financial services business which are available for securitisation in the capital market and a contractually confirmed syndicated credit facility. Since December 2021, the Group also has liquidity reserves in the form of its shareholding in Daimler Truck Holding AG, which can be sold if the need arises.

Cash management centrally determines the cash requirements and surpluses. By means of cash-pooling procedures, liquidity is centrally concentrated on bank accounts of the Mercedes-Benz Group in various currencies. Most of the payments between Group companies are made through internal clearing accounts so that the number of external cash flows is reduced to a minimum. The Mercedes-Benz Group has established standardised processes and systems to manage its bank accounts and internal cash-clearing accounts, and to execute automated payment transactions.

Management of market-price risks aims to limit the impact of fluctuations in foreign exchange rates and interest rates on the earnings of the divisions and the Group. The Group's overall exposure to these market-price risks is determined to provide a basis for hedging decisions, which include the definition of hedging volumes and corresponding periods, as well as the selection of hedging instruments. The hedging strategy is specified at Group level and uniformly implemented. The decision-making body is the Treasury Risk Management Committee, which meets regularly.

Management of pension assets (plan assets) includes the investment of the assets to cover the corresponding pension obligations. The plan assets are legally separated from the Group's assets and are invested primarily in funds; they are not available for general business purposes. The plan assets are spread across a broad range of investment categories such as equities, fixed-interest securities, alternative investments and real estate, depending on the expected development of pension obligations and with the help of risk-return optimisation. The performance of the asset management is measured by comparison with defined benchmark indices. The investment risks are limited via a Group-wide guideline. In addition, there are local regulations for risk management for the individual plan assets. Additional information on pension plans and similar obligations is provided in Note 23 of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

The risk volume that is subject to **credit risk management** includes all of the Mercedes-Benz Group's worldwide creditor positions with financial institutions, issuers of securities, customers in the financial services business, as well as trade receivables. Credit risks with financial institutions and issuers of securities arise primarily from investments executed as part of our liquidity management and from the application of derivative financial instruments. The management of these credit risks is mainly based on an internal limit system that reflects the creditworthiness of the respective financial institution or issuer. The credit risk with customers of the automotive business results from relationships with contracted dealerships and general agencies, other corporate customers and retail customers. In connection with the export business, general agencies that according to the creditworthiness analyses are not sufficiently creditworthy are generally required to provide collaterals such as first-class bank guarantees. The credit risk with end-customers in the financial services business is managed by Mercedes-Benz Mobility on the basis of a standardised risk-management process. In this process, minimum requirements are defined for the sales-financing and leasing business and standards are set for credit processes, as well as for the identification, measurement and management of risks. Key elements for the management of credit risks are appropriate creditworthiness assessments supported by statistical risk-classification methods, as well as structured portfolio analysis and portfolio monitoring.

Financial country risk management includes various aspects: the risk from investments in subsidiaries and joint ventures, the risk from the cross-border financing of Group companies in risk countries and the risk from direct sales to customers in those countries. The Group has an internal rating system that assigns all countries in which it operates to risk categories. Risks from cross-border receivables are partially protected with the use of letters of credit and bank guarantees in favour of Mercedes-Benz Group AG and other Group companies. In addition, an internal committee sets and restricts the level of hard-currency credits granted to Mercedes-Benz Mobility companies in risk countries.

Further information on the management of market-price risk, credit risk and liquidity risk is provided in Note 34 of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

Condensed statement of cash flows

Table B.15 shows the condensed statement of cash flows.

B.15

Condensed statement of cash flows[1]

	Mercedes-Benz Group		Industrial Business		Mercedes-Benz Mobility	
	2022	2021	**2022**	2021	**2022**	2021
In millions of euros						
Cash and cash equivalents at beginning of period	**23,182**	23,048	**18,034**	20,344	**5,148**	2,704
Profit from continuing operations before taxes (2021: Profit from continuing and discontinued operations before taxes)	**20,304**	28,775	**17,880**	25,290	**2,424**	3,485
Depreciation and amortisation/impairments	**6,521**	6,980	**6,397**	6,837	**124**	143
Other non-cash expense and income and gains/losses on disposals of assets	**-2,286**	-12,198	**-2,546**	-12,315	**260**	117
Change in operating assets and liabilities						
Inventories	**-4,111**	-2,561	**-4,103**	-3,067	**-8**	506
Trade receivables and trade liabilities	**1,029**	1,694	**921**	1,696	**108**	-2
Receivables from financial services	**-5,327**	3,879	**2**	-50	**-5,329**	3,929
Vehicles on operating leases	**3,810**	1,428	**-995**	-1,615	**4,805**	3,043
Other operating assets and liabilities	**358**	-1,261	**-125**	-547	**483**	-714
Dividends received from equity-method investments	**1,605**	1,625	**1,605**	1,625	**–**	–
Income taxes paid	**-5,009**	-3,812	**-4,137**	-2,361	**-872**	-1,451
Cash flow from operating activities	**16,894**	24,549	**14,899**	15,493	**1,995**	9,056
Additions to property, plant and equipment and intangible assets	**-6,899**	-7,320	**-6,838**	-7,181	**-61**	-139
Investments in and disposals of shareholdings and other business operations	**2,488**	220	**316**	-34	**2,172**	254
Acquisitions and sales of marketable debt securities and similar investments	**462**	-1,309	**490**	-1,245	**-28**	-64
Repayment of financing of Daimler's commercial vehicles business	**–**	6,853	**–**	6,853	**–**	–
Cash and cash equivalents disposed of from the deconsolidation of Daimler's commercial vehicles business	**–**	-5,489	**–**	-5,254	**–**	-235
Other	**496**	819	**478**	802	**18**	17
Cash flow from investing activities	**-3,453**	-6,226	**-5,554**	-6,059	**2,101**	-167
Change in financing liabilities	**-13,344**	-17,200	**-9,110**	-13,455	**-4,234**	-3,745
Dividends paid	**-5,669**	-1,810	**-5,550**	-1,775	**-119**	-35
Other transactions with shareholders	**-19**	-49	**-19**	-49	**–**	–
Internal equity and financing transactions	**–**	–	**1,305**	2,746	**-1,305**	-2,746
Cash flow from financing activities	**-19,032**	-19,059	**-13,374**	-12,533	**-5,658**	-6,526
Effect of foreign exchange rate changes on cash and cash equivalents	**88**	870	**89**	789	**-1**	81
Cash and cash equivalents at end of period	**17,679**	23,182	**14,094**	18,034	**3,585**	5,148
thereof cash and cash equivalents classified as assets held for sale at end of period	**–**	62	**–**	–	**–**	62

1 In the consolidated statement of cash flows, the consolidated cash flows from continuing and discontinued operations are presented. The cash flows from continuing and discontinued operations are shown in Note 3 to the Consolidated Financial Statements. A reconciliation from continuing and discontinued operations to profit/loss before income taxes is also included in Note 3 to the Consolidated Financial Statements.

Free cash flow of the industrial business

The free cash flow of the industrial business is regarded as a key performance indicator for the Mercedes-Benz Group. The free cash flow of the industrial business is derived from the reported cash flows from operating and investing activities in table B.16. The cash flows from sales and purchases of marketable debt securities and similar investments included in cash flow from investing activities are deducted, as those securities are allocated to liquidity and changes in them are thus not a part of the free cash flow. On the other hand, effects in connection with the recognition and measurement of right-of-use assets, which result from lessee accounting and are largely non-cash items, are included in the free cash flow of the industrial business. Other adjustments relate to effects from the financing of the Group's own dealerships and effects from internal deposits within the Group. In addition, the calculation of the free cash flow of the industrial business includes the cash flows to be shown under cash flow from financing activities in connection with the acquisition or disposal of interests in subsidiaries without loss of control.

In 2022, the free cash flow of the industrial business amounted to €8.1 billion and was thus on the same level as the previous year's figure of €7.9 billion.

The slight increase in free cash flow of the industrial business of €0.2 billion to €8.1 billion was influenced by a significant year-on-year improvement in profit from continuing operations before taxes. Cash inflows from the restructuring of sales activities in Canada amounting to €0.6 billion and the sale of dealerships in various countries amounting to €0.4 billion had a positive impact, while a cash outflow of €0.4 billion from the investment in Automotive Cells Company SE had an opposite effect (2021: cash inflow of €0.3 billion from the sale of cellcentric). In the previous year, the free cash flow was impacted by higher payments of €0.8 billion mainly resulting from the settlement of civil and environmental claims made by several US authorities in 2020 in connection with emission control systems used in certain diesel vehicles.

Negative effects resulted in addition from the development of working capital, mainly due to the increase in inventory levels as a result of high inventories in the course of delivery. Furthermore, income taxes paid increased in comparison to the prior year, due to the significant improvement in the profit from continuing operations in the reporting period. Also the higher investment in capital expenditure on property, plant and equipment and intangible assets affected the free cash flow of the industrial business negatively.

B.16

Free cash flow of the industrial business

	2022	2021	22/21
In millions of euros			Change
Cash provided by operating activities[1]	**14,899**	15,493	-594
Cash used for investing activities[1]	**-5,554**	-6,059	+505
Change in marketable debt securities and similar investments[1]	**-490**	1,245	-1,735
Right-of-use assets[1]	**-696**	-495	-201
Repayment of financing of Daimler's commercial vehicles business	**–**	-6,853	+6,853
Cash and cash equivalents disposed of in the deconsolidation of Daimler's commercial vehicles business	**–**	5,254	-5,254
Other adjustments[2]	**-31**	-705	+674
Free cash flow of the industrial business	**8,128**	7,880	+248
Legal proceedings (and related measures)	**878**	1,661	-783
Restructuring measures	**374**	615	-241
M&A transactions	**-86**	-31	-55
Free cash flow of the industrial business adjusted	**9,294**	10,125	-831

1 For 2021 the consolidated cash flows from continuing and discontinued operations are presented.
2 For 2021 the free cash flow of the industrial business is adjusted by €0.7 billion for the free cash flow of the spin-off Daimler commercial vehicles business.

In the interest of greater transparency in reporting on the ongoing business, an **adjusted free cash flow of the industrial business** is also reported in table B.16. The adjustments from legal proceedings include payments by the industrial business in connection with ongoing governmental and legal proceedings and related measures taken with regard to Mercedes-Benz diesel vehicles. The adjustments from restructuring measures include payments made in connection with the personnel-cost-optimization programmes in the reporting period. The adjustments from M&A transactions encompass cash inflows from the restructuring of retail activities in Canada and the cash outflow from investing in Automotive Cells Company SE (2021: sale of cellcentric). The adjusted free cash flow of the industrial business amounted to a total of €9.3 billion (2021: €10.1 billion).

Free cash flow of the Mercedes-Benz Group
In 2022, the **free cash flow of the Mercedes-Benz Group** resulted in a cash inflow of €12.8 billion (2021: €16.9 billion). Besides the effects of the free cash flow of the industrial business, the free cash flow of the Mercedes-Benz Group is mainly affected by the leasing and sales-financing business of Mercedes-Benz Mobility.

In 2022, a cash inflow in the amount of €1.3 billion which related to the payments received from the sale of intercompany loans in connection with the sale of units of the truck financing business to Daimler Truck Holding AG or its subsidiaries and does not legally relate to Mercedes-Benz Mobility, was economically allocated to the **cash flow from investing activities of Mercedes-Benz Mobility**. An opposing repayment of the financing liabilities in the same amount was recognized in the cash flow from financing activities of Mercedes-Benz Mobility.

Cash flow from financing activities of the Mercedes-Benz Group
In the reporting period, the **cash flow from financing activities** (table B.15) resulted in a cash outflow of €19.0 billion (2021: €19.1 billion). The increase compared to previous year is due to the lower net-increase in financing liabilities due to the positive liquidity situation and was fully offset by the higher dividend payment made to the shareholders of Mercedes-Benz Group AG. Cash and cash equivalents decreased by €5.5 billion compared with 31 December 2021, after taking exchange-rate effects into account. Total liquidity, which also includes marketable debt securities and similar investments, decreased by €6.0 billion to €24.7 billion.

CFBIT and cash conversion rate of the automotive segments

As well as being calculated on the basis of the disclosed cash flows from operating and investing activities, **the free cash flow of the industrial business** can also be calculated on the basis of the cash flows before interest and taxes (CFBIT) of the automotive segments. The reconciliation from the CFBIT of the automotive segments to the free cash flow of the industrial business includes payments of taxes and interests of the industrial business. The other reconciliation items primarily comprise eliminations between the segments and items that are allocated to the industrial business but for which the automotive segments are not responsible. Table B.17 shows the reconciliation of the CFBIT of automotive segments to the free cash flow of the industrial business.

B.17

Reconciliation from CFBIT to the free cash flow of the industrial business

	2022	2021
In millions of euros		
CFBIT Mercedes-Benz Cars	**10,718**	9,344
CFBIT Mercedes-Benz Vans	**1,731**	826
Income taxes paid/refunded	**-4,137**	-1,870
Interests paid/received	**-255**	-164
Other reconciling items	**71**	-256
Free cash flow of the industrial business	**8,128**	7,880

The **CFBIT of the automotive segments** is derived from EBIT and the change in net assets, and also includes additions to right-of-use assets. Table B.18 shows the composition of CFBIT for Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans. The line Other mainly comprises the non-cash effective earnings impacts from the equity investment result from Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) and the as adjustments described M&A transactions, as well as payments made for payables and provisions recognized in the previous years. Opposite effects, include dividends received from BBAC.

B.18

CFBIT

	Mercedes-Benz Cars		**Mercedes-Benz Vans**	
	2022	2021	**2022**	2021
In millions of euros				
EBIT	**16,340**	12,487	**1,897**	1,143
Change in working capital	**-2,936**	-684	**-167**	-20
Net financial investments	**208**	-125	**54**	7
Net investments in property, plant and equipment and intangible assets	**-6,715**	-5,873	**-364**	-222
Depreciation and amortisation/ impairments	**5,943**	5,695	**452**	485
Other	**-2,122**	-2,156	**-141**	-567
CFBIT	**10,718**	9,344	**1,731**	826

Table B.19 shows the reconciliation from CFBIT to **adjusted CFBIT** and the **adjusted cash conversion rate**. Mercedes-Benz Cars achieved an adjusted cash conversion rate of 0.7 (2021: 0.8) and Mercedes-Benz Vans an adjusted cash conversion rate of 1.1 (2021: 1.3).

B.19

Reconciliation to CFBIT adjusted

	Mercedes-Benz Cars		**Mercedes-Benz Vans**	
	2022	2021	**2022**	2021
In millions of euros				
CFBIT	**10,718**	9,344	**1,731**	826
Legal proceedings (and related measures)	**549**	956	**335**	702
Restructuring measures	**321**	504	**17**	53
M&A transactions	**-175**	-90	**-43**	–
CFBIT adjusted	**11,413**	10,714	**2,040**	1,581
EBIT adjusted	**16,245**	12,689	**1,927**	1,229
Adjusted cash conversion rate[1]	**0.7**	0.8	**1.1**	1.3

1 Adjusted cash conversion rate is the ratio of adjusted CFBIT to adjusted EBIT.

Net liquidity and net debt

As table B.20 shows, the **net liquidity of the industrial business** is calculated as the total amount as shown in the statement of financial position of cash, cash equivalents and the marketable debt securities and similar investments included in liquidity management, less the currency-hedged nominal amounts of financing liabilities.

To the extent that the Group's internal refinancing of the financial services business is provided by the companies of the industrial business, this amount is deducted in the calculation of the net debt of the industrial business.

Compared with 31 December 2021, the net liquidity of the industrial business increased by €5.6 billion to €26.6 billion. The increase is mainly due to the positive free cash flow of the industrial business and positive exchange-rate effects, which were partially offset by the dividend payment made to the shareholders of Mercedes-Benz Group AG.

B.20

Net liquidity of the industrial business

	31 Dec. 2022	31 Dec. 2021	22/21
In millions of euros			Change
Cash and cash equivalents	**14,094**	18,034	-3,940
Marketable debt securities and similar investments	**6,083**	6,591	-508
Liquidity	**20,177**	24,625	-4,448
Financing liabilities	**7,549**	-3,877	+11,426
Liabilities from refinancing internal dealerships	**-42**	-36	-6
Market valuation and currency hedges for financing liabilities	**-1,047**	293	-1,340
Financing liabilities (nominal)	**6,460**	-3,620	+10,080
Net liquidity	**26,637**	21,005	+5,632

Net debt at Group level, which primarily results from refinancing the leasing and sales-financing business, decreased compared with 31 December 2021 by €6.7 billion to €88.1 billion. The derivation of net debt is shown in table B.21.

B.21

Net debt of the Mercedes-Benz Group

	31 Dec. 2022	31 Dec. 2021	22/21
In millions of euros			Change
Cash and cash equivalents	**17,679**	23,182	-5,503
Marketable debt securities and similar investments	**7,060**	7,579	-519
Liquidity	**24,739**	30,761	-6,022
Financing liabilities	**-111,837**	-125,905	+14,068
Market valuation and currency hedges for financing liabilities	**-1,048**	327	-1,375
Financing liabilities (nominal)	**-112,885**	-125,578	+12,693
Net debt	**-88,146**	-94,817	+6,671

Contingent liabilities and other financial obligations

At 31 December 2022, the best estimate for potential obligations from contingent liabilities was €4.1 billion (2021: €2.7 billion).

In the context of its ordinary business activities, the Group has also entered into **other financial obligations** in addition to the liabilities shown in the Consolidated Statement of Financial Position at 31 December 2022. These financial obligations result from contractual commitments to acquire intangible assets, property, plant and equipment, and leased property, as well as irrevocable loan commitments.

Detailed information on contingent liabilities and other financial obligations is provided in Note 32 of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

Refinancing

The funds raised by the Mercedes-Benz Group in the year 2022 primarily served to refinance the leasing and sales-financing business. For that purpose, the Mercedes-Benz Group made use of a broad spectrum of various financing instruments in various currencies and markets. They include bank loans, commercial paper in the money market, bonds, promissory-note loans, customer deposits at Mercedes-Benz Bank, and the securitisation of receivables in the financial services business (asset-backed securities).

Various issuance programmes are available for raising longer-term funds in the capital market. They include the Euro Medium Term Note programme (EMTN) with a total volume of €70 billion, under which Mercedes-Benz Group AG and several subsidiaries can issue **bonds** in various currencies. Other local capital-market programmes exist, which are significantly smaller than the EMTN programme. Capital-market programmes allow flexible, repeated access to the capital markets.

The situation in the bond markets in the reporting year was significantly influenced by factors such as inflation and interest rate increases, energy supply in Europe, Covid-19 and supply chain constraints. The supporting measures taken by governments and central banks meant that risk premiums for companies with an investment-grade rating remained at a largely moderate level during the year.

In the reporting period, the Group covered its refinancing requirements through the issuance of bonds and other means. As can be seen in table B.22, they include a so-called benchmark issuance (a bond with a high nominal volume) by Mercedes-Benz North America LLC in the US-dollar area and Mercedes-Benz Finance Canada Inc.

In the Chinese market, Mercedes-Benz International Finance B.V. placed three so-called panda bonds with a total volume of CNY 6.5 billion. In addition, a large number of smaller bonds were issued in various currencies and markets.

The Mercedes-Benz Group also issued small volumes of **commercial paper** in 2022.

In the reporting year, **asset-backed securities (ABS)** were carried out successfully in Germany, Canada, Australia and Japan during the reporting period. ABS transactions with a total volume of CNY 24 billion were carried out in China. Further one transactions in Great Britain with a volume of GBP 1 billion was placed. In the United States the asset-back securities credit line with a volume of USD 4 billion was extended, as well as further ABS transactions of USD 1.5 billion were placed.

Bank credit was another important source of refinancing in 2022. These loans were provided by globally active banks as well as by banks operating nationally. The lenders also included supranational banks such as the European Investment Bank.

In addition, since July 2018, the Mercedes-Benz Group has had a syndicated **credit line** of €11 billion, which was converted into a sustainability-linked loan in October 2022. The credit line had not been utilized as of 31 December 2022.

The carrying amounts of the main refinancing instruments and the volume-weighted average interest rates are shown in table B.23. At 31 December 2022, these carrying amounts are mainly denominated in the following currencies: 46% in euros, 23% in US dollars and 15% in Chinese renminbi.

At 31 December 2022, the total of financing liabilities shown in the consolidated statement of financial position amounted to €111.8 billion (2021: €125.8 billion).

Detailed information on the amounts and terms of the main items of financing liabilities is provided in Notes 25 and 34 of the Notes to the Consolidated Financial Statements. Note 34 also provides information on the maturities of the other financial liabilities.

B.22

Benchmark issuances

Issuer	Volume	Month of issuance	Maturity
Mercedes-Benz Finance Canada Inc.	USD 750 million	11.2022	02.2027
Mercedes-Benz Finance North America LLC	USD 850 million	11.2022	11.2024
Mercedes-Benz Finance North America LLC	USD 650 million	11.2022	11.2025
Mercedes-Benz Finance North America LLC	USD 500 million	11.2022	11.2027

B.23

Refinancing instruments

	Average interest rates		**Carrying values**	
	31 Dec. 2022	31 Dec. 2021	**31 Dec. 2022**	31 Dec. 2021
		in %	In millions of euros	
Notes/bonds and liabilities from ABS transactions	2.53	1.56	**70,984**	84,769
Liabilities to financial institutions	3.03	2.54	**24,738**	23,997
Deposits in the direct banking business	0.91	0.25	**10,538**	13,591

Credit ratings

Mercedes-Benz Group AG had A ratings with all five agencies at the end of the year 2022. The long-term and short-term credit ratings for Mercedes-Benz Group AG and its finance companies remained unchanged in 2022. Table B.24 provides an overview of the credit ratings.

At the end of the financial year, S&P Global Ratings, Fitch Ratings and Scope Ratings changed their outlook for the long-term credit rating from stable to positive.

B.24

Credit ratings

	End of 2022	End of 2021
Long-term credit rating		
S&P	**A-**	A-
Moody's	**A2**[1]	A3
Fitch	**A-**	A-
Scope	**A**	A
DBRS	**A (low)**	A (low)
Short-term credit rating		
S&P	**A-2**	A-2
Moody's	**P-1**[1]	P-2
Fitch	**F1**	F1
Scope	**S-1**	S-1
DBRS	**R-1 (low)**	R-1 (low)

1 As of 24 February 2023

On 24 October 2022, **Fitch Ratings** (Fitch) raised the outlook for Mercedes-Benz Group AG from stable to positive and at the same time confirmed the long-term and short-term ratings at A- and F-1. Fitch justified this step with the expectation that the profitability and free cash flow of Mercedes-Benz Group AG will improve structurally. This should make the Group more resilient overall to negative macroeconomic developments and weaker demand, according to Fitch.

S&P Global Ratings (S&P) changed its outlook for the long-term rating from stable to positive on 16 November 2022. At the same time, it confirmed the long-term A- and short-term A-2 ratings of Mercedes-Benz Group AG and its subsidiaries included in the rating. S&P believes the Group's focus on cost reduction and model portfolio optimization could help mitigate the financial impact of emerging uncertainties, such as a likely slowdown in automobile demand, strong input cost inflation, and potential production stoppages due to component or energy supply shortages in the 2023-2024 period.

On 23 December 2022, **Scope Ratings** (Scope) raised the outlook for Mercedes-Benz Group AG from stable to positive and at the same time confirmed the long-term and short-term ratings at A and S-1. Scope justified this step with the expectation that the profitability of the Group in 2023 will improve structurally and show strong resilience despite the deteriorating market environment and inflationary pressure.

On 24 February 2023, **Moody's Investors Service** (Moody's) upgraded its long-term rating for Mercedes-Benz Group AG from A3 to A2 with a stable outlook. At the same time, Moody's lifted its short-term rating from P-2 to P-1. With this upgrade, Moody's is recognizing Mercedes-Benz Group's track record of improved margins over the past two years, the company's strategy to focus on higher margin premium and luxury vehicles while transforming its product portfolio to all-electric vehicles and its reduced financial debt.

Financial position

At €260.0 billion, the Group's **balance sheet total** was at the same level as in the previous year (2021: €259.8 billion); the exchange-rate effects amounted to €0.9 billion.

Table B.25 shows the condensed statement of financial position for the Mercedes-Benz Group as well as for the industrial business and Mercedes-Benz Mobility.

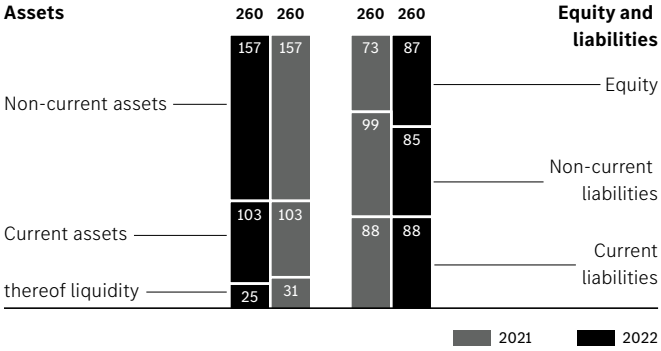
B.25

Condensed statement of financial position

	Mercedes-Benz Group		**Industrial Business**		**Mercedes-Benz Mobility**	
	At 31 December		At 31 December		At 31 December	
	2022	2021	**2022**	2021	**2022**	2021
In millions of euros						
Assets						
Intangible assets	**15,869**	15,005	**15,275**	14,386	**594**	619
Property, plant and equipment	**27,250**	27,859	**26,942**	27,497	**308**	362
Equipment on operating leases	**41,552**	44,471	**14,038**	14,400	**27,514**	30,071
Receivables from financial services	**85,549**	80,625	**-66**	-83	**85,615**	80,708
Equity-method investments	**13,530**	13,588	**13,259**	13,117	**271**	471
Inventories	**25,621**	21,466	**24,906**	20,976	**715**	490
Trade receivables	**8,100**	7,673	**7,328**	6,875	**772**	798
Cash and cash equivalents	**17,679**	23,120	**14,094**	18,034	**3,585**	5,086
Marketable debt securities and similar investments	**7,060**	7,579	**6,083**	6,591	**977**	988
thereof current	**6,237**	6,706	**5,970**	6,289	**267**	417
thereof non-current	**823**	873	**113**	302	**710**	571
Other financial assets	**7,931**	6,260	**-5,140**	-8,207	**13,071**	14,467
Other assets	**9,874**	9,043	**772**	-152	**9,102**	9,195
Assets held for sale	**–**	3,142	**–**	201	**–**	2,941
Total assets	**260,015**	259,831	**117,491**	113,635	**142,524**	146,196
Equity and liabilities						
Equity	**86,540**	73,167	**72,964**	58,719	**13,576**	14,448
Provisions	**17,044**	21,321	**16,211**	20,385	**833**	936
Financing liabilities	**111,837**	125,843	**-7,549**	3,877	**119,386**	121,966
thereof current	**49,786**	52,300	**-20,668**	-17,893	**70,454**	70,193
thereof non-current	**62,051**	73,543	**13,119**	21,770	**48,932**	51,773
Trade payables	**12,204**	10,655	**11,101**	9,670	**1,103**	985
Other financial liabilities	**7,928**	7,805	**5,128**	5,089	**2,800**	2,716
Contract and refund liabilities	**10,554**	9,909	**10,234**	9,567	**320**	342
Other liabilities	**13,908**	10,962	**9,402**	6,282	**4,506**	4,680
Liabilities held for sale	**–**	169	**–**	46	**–**	123
Total equity and liabilities	**260,015**	259,831	**117,491**	113,635	**142,524**	146,196

B.26

Balance sheet structure Mercedes-Benz Group
In billions of euros



Current assets accounted for 40% of the balance sheet total, which is at the prior-year level. Current liabilities accounted for 34% of the total balance sheet totals, which is also at the prior-year level.

Graphic B.26 shows the structure of the balance sheet by maturity.

Before eliminations between segments, Mercedes-Benz Mobility accounted for €142.5 billion (2021: €146.2 billion) of the balance sheet total. During the reporting period, all intra-group eliminations between the industrial business and Mercedes-Benz Mobility with regard to the balance sheet were allocated to the industrial business. The reported size of the industrial business is determined by generally subtracting the unconsolidated balance sheet total of Mercedes-Benz Mobility from the consolidated balance sheet total of the Group. Consequently, intra-Group matters relating to the relationship between the industrial business and Mercedes-Benz Mobility are generally allocated to Mercedes-Benz Mobility and included in its balance sheet. This method of presentation reduces the balance sheet total of the industrial business. At the same time, this means that the share of Mercedes-Benz Mobility's balance sheet total in the Consolidated Statement of Financial Position is shown as being higher than would be the case if Mercedes-Benz Mobility were presented on a consolidated basis.

Assets

The **intangible assets** of €15.9 billion (2021: €15.0 billion) particularly include €13.5 billion of capitalized development costs (2021: €12.7 billion). Of the development costs, a share of €12.7 billion (2021: €11.9 billion) was attributable to the Mercedes-Benz Cars segment and €0.8 billion (2021: €0.8 billion) to the Mercedes-Benz Vans segment. Development costs capitalized in the reporting year amounted to €2.9 billion (2021: €2.4 billion) and represent 34% (2021: 27%) of the Group's total research and development expenditure.

Property, plant and equipment decreased to €27.3 billion (2021: €27.9 billion), partly as a result of the adjustment and realignment of capacities within the global production network. In 2022, €3.5 billion (2021: €4.6 billion) was invested worldwide, particularly at our production and assembly sites for innovative products and new technologies, as well as for the modernization of the global production network. The German sites, investments in property, plant and equipment accounted to €2.3 billion (2021: €2.8 billion).

Equipment on operating leases and **receivables from financial services** rose to a total of €127.1 billion (2021: €125.1 billion). The increase adjusted for currency translation effects was €1.1 billion. At 49%, the leasing and sales-financing business as a proportion of total assets was slightly above the prior year's level of 48%.

Equity-method investments decreased to €13.5 billion (2021: €13.6 billion). Investments accounted for using the equity method comprise in particular the carrying amounts of our investments in Daimler Truck Holding AG and Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Inventories increased significantly from €21.5 billion to €25.6 billion as a result of higher stocks earmarked for delivery. As a result, the share of total assets is 10%, higher than the previous year's level of 8%. The increase relates in particular to finished goods, spare parts and products held for resale at €4.2 billion.

At €8.1 billion, **trade receivables** were higher than the prior-year-figure of €7.7 billion.

Compared to 31 December 2021, **cash and cash equivalents** decreased by €5.4 billion to €17.7 billion. The decrease was mainly due to the lower net refinancing and the dividend payment to the shareholders of Mercedes-Benz Group AG in the second quarter.

Marketable debt securities and similar investments decreased compared with 31 December 2021 from €7.6 billion to €7.1 billion as part of the liquidity management. Those assets include the debt instruments that are allocated to liquidity, most of which are traded in active markets. They generally have an external rating of A or better.

Other financial assets of €7.9 billion were above the previous year's level of €6.3 billion. They consist primarily of derivative financial instruments, equity instruments and debt instruments, shares in non-consolidated subsidiaries, and loans and other receivables from third parties. The increase is primarily due to higher positive market values of derivative financial instruments.

The **other assets** of €9.9 billion (2021: €9.0 billion) particularly include deferred taxes and tax refund claims.

Following the disposals in 2022 of parts of the financial services business and other activities remaining from the previous year, the Group no longer reports any **assets held for sale** and **liabilities held for sale** relating to the commercial vehicle business as of 31 December 2022.

Equity and liabilities

Compared to 31 December 2021, the Group's **equity** increased from €73.2 billion to €86.5 billion, mainly as a result of the positive earnings development. The increase in equity also resulted from the gains of €2.3 billion recognized directly in equity in connection with pension obligations and the gains of €1.7 billion recognized directly in equity from the measurement of derivative financial instruments after taxes. Opposing effect arose from the dividend of €5.3 billion paid to the shareholders of Mercedes-Benz Group AG. Equity attributable to the shareholders of Mercedes-Benz Group AG increased accordingly to €85.4 billion (2021: €72.0 billion).

Whereas the balance sheet total remained at the prior-year level, equity increased by 18% compared with the previous year. The Group's equity ratio of 31.1% was accordingly significantly above the level at the end of 2021 (26.1%); the equity ratio for the industrial business was 57.4% (2021: 47.0%). It is necessary to consider the fact that the equity ratios at the end of 2021 and 2022 are adjusted for the paid and proposed dividend payments.

Provisions significantly decreased to €17.0 billion from the previous year (2021: €21.3 billion). At 7%, they were also below the prior-year level of 8% of the balance sheet total.

The decrease was especially pronounced in the case of provisions for pensions and similar obligations, which were down from €5.4 billion to €1.0 billion, primarily due to the significantly increased discount rate. The funded status at 31 December 2022 was approximately 100%.

Provisions also relate to liabilities from product warranties of €6.6 billion (2021: €6.8 billion), from personnel and social costs of €4.6 billion (2021: €4.6 billion) and from liability and litigation risks and regulatory proceedings of €2.8 billion (2021: €2.6 billion), as well as provisions for other risks of €2.1 billion (2021: €1.9 billion).

Financing liabilities of €111.8 billion were significantly below the €125.8 billion of the previous year. The decrease was due to the lower net refinancing as a result of the positive cash flow situation. The financing liabilities break down to 48% bonds, 22% liabilities to financial institutions, 15% liabilities from ABS transactions and 9% deposits in the direct banking business. The decrease in deposits from the direct banking business is related to the discontinuation of the retail deposit business by 2024. The financing liabilities available on 31 December 2022 relate primarily to the refinancing requirements of the leasing and sales-financing business.

Trade payables increased compared to 31 December, 2021 from €10.7 billion to €12.2 billion, partly due to higher costs. The trade payables of the Mercedes-Benz Cars segment increased by €1.2 billion.

Other financial liabilities amounted to €7.9 billion (2021: €7.8 billion). They mainly comprise liabilities from residual-value guarantees, from payroll accounting, from derivative financial instruments, deposits received, and liabilities from accrued interest on financing liabilities.

The **contract and refund liabilities** of €10.6 billion were higher than the €9.9 billion of the previous year. They include in particular deferred revenue from service and maintenance contracts and extended warranties, as well as obligations from sales transactions that are within the scope of IFRS 15.

Other liabilities of €13.9 billion (2021: €11.0 billion) primarily include deferred taxes, tax liabilities and prepaid expenses. The increase was primarily the result of higher deferred taxes.

Further information on the assets presented in the statement of financial position and on the Group's equity and liabilities is provided in the Consolidated Statement of Financial Position, table D.03, the Consolidated Statement of Changes in Equity, table D.05 and the related notes in the Notes to the Consolidated Financial Statements.

Net Assets

Table B.27 shows the derivation of net assets for the segments Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans. They relate to the operating assets and liabilities for which the automotive segments are responsible.

B.27

Derivation of net assets of the automotive segments

	Mercedes-Benz Cars		**Mercedes-Benz Vans**	
	At 31 December		At 31 December	
	2022	2021	**2022**	2021
In millions of euros				
Intangible assets	**13,988**	13,088	**1,276**	1,286
Property, plant and equipment	**25,010**	25,566	**1,936**	1,951
Inventories	**22,419**	18,790	**2,558**	2,300
Trade receivables	**6,083**	5,880	**1,244**	1,016
Other segment assets	**24,408**	23,171	**3,022**	2,865
Segment assets	**91,908**	86,495	**10,036**	9,418
Trade payables	**9,838**	8,648	**1,259**	952
Other segment liabilities	**42,126**	42,882	**7,766**	7,717
Segment liabilities	**51,964**	51,530	**9,025**	8,669
Net assets	**39,944**	34,965	**1,011**	749

Mercedes-Benz Group AG

Condensed version in accordance with the German Commercial Code (HGB)

In addition to reporting on the Mercedes-Benz Group, the development of Mercedes-Benz Group AG in the year 2022 is also described in this section.

Mercedes-Benz Group AG is the parent company of the Mercedes-Benz Group and has its headquarters in Stuttgart. In the course of last year's spin-off and hive-down of large parts of the Daimler commercial vehicles business (Project Focus), it was resolved to rename Daimler AG as Mercedes-Benz Group AG. This name change was entered in the commercial register on 1 February 2022.

Mercedes-Benz Group AG is closely linked with Mercedes-Benz AG and functions as an operating business entity that defines the Group's strategy. It also makes strategic decisions for business operations and, as the Group's parent company, ensures the effectiveness of organizational, legal and compliance-related functions throughout the Group.

The Annual Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG are prepared in accordance with the German Commercial Code (HGB) and the provisions of the German Stock Corporation Act (AktG). The Consolidated Financial Statements are prepared in accordance with the International Financial Reporting Standards (IFRS), as adopted by the European Union (EU). This results in some differences with regard to recognition and measurement methods, primarily in connection with provisions, financial instruments, the leasing business and deferred taxes.

For Mercedes-Benz Group AG net profit or loss is the main performance indicator.

Profitability

Net profit amounted to €8.9 billion (2021: €9.5 billion) and was thus below the expected range of the previous year's Outlook chapter. This is mainly due to financial income being lower than expected in the previous year's Outlook chapter.

The **profitability** of Mercedes-Benz Group AG in the year 2022 was characterized by a significantly higher income tax expense. An opposing effect resulted from an improved operating profit and a higher financial income.

Mercedes-Benz Group AG generated **revenue** of €1.4 billion, primarily from the provision of services to companies of the Group (2021: €1.5 billion).

Cost of sales amounted to €1.4 billion (2021: €1.5 billion) and primarily comprises expenses incurred for the services provided to companies of the Group.

General administrative expenses amounted to €0.8 billion (2021: €1.2 billion). The previous year's figure included expenses in the amount of €0.2 billion for Project Focus as well as expenses of €0.1 billion in connection with the transformation of the IT infrastructure.

Other operating income amounted to €0.3 billion (2021: €0.1 billion) and primarily comprises income from the sale of approximately 5% of the shares of Daimler Truck Holding AG to Mercedes-Benz AG with subsequent transfer to the Mercedes-Benz Pension Trust e. V. The previous year's figure included income from the sale of patents and brands to Daimler Truck AG.

Financial income increased by €0.5 billion to €11.8 billion. The increase in the financial income with respect to the previous year is primarily due to higher income from investments in subsidiaries and associated companies. This was the result in particular of higher profit transfers from subsidiaries. Despite the increase compared to the previous year, the financial income was lower than expected in the previous year's Outlook chapter due to lower dividends from subsidiaries.

The **income tax expense** amounted to €2.5 billion (2021: €0.7 billion). The rise is mainly due to the significant increase in operating profit subject to income tax within the tax group.

The **economic situation** of Mercedes-Benz Group AG mainly depends on the development of its subsidiaries. Mercedes-Benz Group AG participates in the operating profits and losses of its subsidiaries through dividend distributions and profit-and-loss transfers. Its economic situation therefore corresponds with that of the Mercedes-Benz Group, which is described in the chapter Overall Assessment of the Financial Year.

B.28

Condensed statement of income of Mercedes-Benz Group AG

	2022	2021
In millions of euros		
Revenue	**1,422**	1,488
Cost of sales	**-1,407**	-1,470
General administrative expenses	**-752**	-1,237
Other operating income	**293**	141
Operating profit/loss	**-444**	-1,078
Financial income	**11,785**	11,271
Income taxes	**-2,464**	-655
Net profit	**8,877**	9,538
Offset against other retained earnings	**–**	13,879
Reduction in assets due to the spin-off	**–**	-13,879
Transfer to other retained earnings	**-3,314**	-4,189
Distributable profit	**5,563**	5,349

Financial position, liquidity and capital resources

Total assets of €84.3 billion are €1.3 billion higher than in the previous year.

Non-current assets decreased during the year 2022 by €1.1 billion to €40.0 billion. This was caused by the €1.1 billion decrease in financial assets, which mainly resulted from capital repayments by Mercedes-Benz Bank AG and Mercedes-Benz Mobility AG to Mercedes-Benz Group AG and by impairments of investments in subsidiaries and associated companies.

Receivables, securities and other assets increased by €4.0 billion compared with 31 December 2021 to €36.6 billion. This was the result of an increase in receivables from subsidiaries of €5.7 billion, which in turn was caused by higher receivables from profit-and-loss transfer agreements and higher intra-Group financial receivables. By contrast, the amount of marketable securities recognized as current assets decreased by €1.1 billion and the other assets by €0.6 billion.

Cash and cash equivalents decreased from €9.0 billion to €7.5 billion.

Gross liquidity — defined as cash and cash equivalents and other marketable securities recognized as current assets, as well as fixed-term deposits presented under other assets — decreased by €2.1 billion to €13.3 billion as of the reporting date. The decrease in gross liquidity is primarily due to the decrease in cash and cash equivalents of €1.5 billion and the decrease in marketable securities recognized as current assets in the amount of €1.1 billion.

B.29

Balance sheet structure of Mercedes-Benz Group AG

	31 Dec. 2022	31 Dec. 2021
In millions of euros		
Assets		
Non-current assets	**40,001**	41,131
Receivables, securities and other assets	**36,617**	32,583
Cash and cash equivalents	**7,450**	9,047
Current assets	**44,067**	41,630
Prepaid expenses	**188**	231
Total assets	**84,256**	82,992
Equity and liabilities		
Share capital	**3,070**	3,070
(conditional capital, €500 million)		
Capital reserve	**11,480**	11,480
Retained earnings	**16,854**	13,540
Distributable profit	**5,563**	5,349
Equity	**36,967**	33,439
Provisions for pensions and similar obligations	**401**	128
Other provisions	**2,713**	1,775
Provisions	**3,114**	1,903
Trade payables	**222**	358
Other liabilities	**43,940**	47,271
Liabilities	**44,162**	47,629
Deferred income	**13**	21
Total equity and liabilities	**84,256**	82,992

The **Statements of Cash Flows** of Mercedes-Benz Group AG according to the German Commercial Code (HGB) are drawn up in line with the German accounting standard DRS 21. In an exception to DRS 21, dividends from subsidiaries as well as intra-Group offsetting of services from corporate functions are presented in Cash Flow from operating activities even when they are offset by means of cash pooling procedures. The same applies to capital increases and capital repayments from subsidiaries being presented in Cash Flow from investing activities. An offsetting recognition of cash pooling procedures takes place in Cash Flow from financing activities.

Cash flow from operating activities resulted in a net cash outflow of €1.9 billion in 2022 (2021: cash inflow of €3.3 billion). The decrease compared to the previous year was due in particular to lower distributions from subsidiaries. Furthermore tax payments increased by €1.7 billion compared to the previous year.

Cash flow from investing activities resulted in a net cash inflow of €1.6 billion in 2022 (2021: cash outflow of €1.0 billion). The cash inflow was due in particular to the acquisitions and disposals of securities within the context of liquidity management (2022: €1.1 billion, 2021: cash outflow of €1.2 billion). Additionally corporate restructuring associated with the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business had negatively impacted the cash flow from investing activities in 2021. Capital repayments and disposals of subsidiaries had had an opposing, positively effect on the cash flow in the previous year.

Cash flow from financing activities resulted in a net cash outflow of €1.3 billion in the reporting period (2021: €0.9 billion). The change is explained by the higher dividend payment to the shareholders of Mercedes-Benz Group AG and the increased repayment of external financing liabilities. On the other side the financing provided to subsidiaries in connection with central financial and liquidity management resulted in a positive effect on cash flow from financing activities.

Equity increased by €3.6 billion to €37.0 billion in 2022. This increase was a result of the net profit amounting to €8.9 billion, of which €3.3 billion was transferred to retained earnings pursuant to Section 58 Subsection 2 of the German Stock Corporation Act (AktG). On the other hand, equity decreased by €5.3 billion due to the dividend payment to the shareholders of Mercedes-Benz Group AG. The equity ratio as of the reporting date was 43.9% (2021: 40.3%). Mercedes-Benz Group AG held no treasury shares as of 31 December 2022.

Provisions increased by €1.2 billion to €3.1 billion. This was mainly due to the increase in provisions for contingent losses resulting from derivative financial instruments, income taxes and pension obligations.

Liabilities decreased by €3.4 billion to €44.2 billion. This was mainly due to the decrease of bonds in the amount of €6.6 billion. However, liabilities to subsidiaries increased by €3.3 billion.

Risks and opportunities

The business development of Mercedes-Benz Group AG mainly depends on the development of its worldwide subsidiaries and is therefore — through the profit and loss contributions from subsidiaries and associated companies — fundamentally subject to the same risks and opportunities as those of the Group. Mercedes-Benz Group AG generally participates in the risks of its subsidiaries and associated companies in line with the percentage of its respective equity interest. The risks and opportunities are described in the Risk and Opportunity Report. Risks may additionally arise from relations with subsidiaries and associated companies in connection with statutory or contractual liability obligations (in particular with regard to financing), from impairments of financial assets and from financial receivables from subsidiaries and associated companies. Based on the criteria stated in the Risk and Opportunity Report, the expected value of the risks (calculated by multiplying the possible impact and probability of occurrence of the risks) is assessed as medium.

Furthermore, pursuant to Section 133 Subsections 1 and 3 of the German Transformation Act (UmwG), Mercedes-Benz Group AG is jointly and severally liable for liabilities of €6.0 billion that were transferred to Mercedes-Benz AG and Daimler Truck AG in 2019. According to the current appraisal, due to the assessment of the credit ratings of Mercedes-Benz AG and Daimler Truck AG, an actual cash outflow for Mercedes-Benz Group AG is considered to be unlikely.

Outlook

The financial position, cash flows and profitability of Mercedes-Benz Group AG depend on the business development and performance of its operating subsidiaries, in whose development it participates through profit-and-loss transfer agreements and dividend distributions.

Due to the interrelations between Mercedes-Benz Group AG and the companies of the Group, the statements in the Outlook chapter therefore reflect our expectations for the parent company as well.

For the year 2023, Mercedes-Benz Group AG expects to post a significantly higher net profit than for the year 2022, primarily as a result of significantly improved financial income to be brought about by higher profit transfers from major subsidiaries.

Non-Financial Declaration

As described in the Corporate Profile, the Combined Management Report includes the combined Non-Financial Declarations of Mercedes-Benz Group AG and of the Mercedes-Benz Group. The Mercedes-Benz Group publishes the Non-Financial Declaration in accordance with the provisions of sections 315b, 315c in connection with sections 289b–289e of the German Commercial Code (HGB). The Non-Financial Declaration contains the main information on the aspects of environmental, employee and social matters, combating corruption and bribery, and respect for human rights. The information provided in this declaration is presented in conformity with the GRI Standards of the Global Reporting Initiative, insofar as this complies with applicable law. Some aspects are presented in accordance with internal guidelines and definitions.

As was the case in the previous year, the Mercedes-Benz Group integrates the Non-Financial Declaration into the Combined Management Report of this Annual Report. Each year, it examines whether and how the integration of financial and non-financial key figures should be further developed. For the year under review, the Group Sustainability Board has decided to continue to publish more in-depth information about sustainability at the Mercedes-Benz Group in a separate Sustainability Report. It will be available on the Group's website on the internet (additional information group.mercedes-benz.com/sustainability). Information on the business model of the Mercedes-Benz Group can be found in the Corporate Profile chapter.

Sustainability as a force of change

The Mercedes-Benz Group aims to create value that is sustainable — economically, environmentally and socially. This is one of the core principles of the Group. It applies not only to the Group's own products and manufacturing locations but also to the entire upstream and downstream value chain. It has translated this approach into its sustainable business strategy, with which it firmly embeds sustainability considerations in the daily business activities. In this way, the Mercedes-Benz Group intends, among other things, to fulfil the demands and expectations of its stakeholders — i.e. customers, employees, investors, business partners, non-governmental organizations and society as a whole.

One of the most important transformation goals at the Mercedes-Benz Group is decarbonization, which the Group has made a firm component of its sustainable business strategy. At Mercedes-Benz Group, this goal is reflected in "Ambition 2039" and the "Electric Only" approach. By the end of this decade, Mercedes-Benz intends to be all-electric wherever market conditions allow.

Areas of action and the foundations of sustainability
The Mercedes-Benz Group acts in line with the sustainable business strategy adopted by the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG in 2019 with the agreement of the Supervisory Board. Sustainability topics are thus an integral part of the business strategy.

The Mercedes-Benz Group has set itself ambitious goals and defined six strategic areas of action for reaching these goals. The strategic goals are based on the UN's 17 Sustainable Development Goals (SDGs) — especially SDGs 8 and 9 and 11 to 13 — among other factors. In addition, they take into account recognized international frameworks, the requirements of the external and internal stakeholders and global trends. Group-wide areas of action and areas of responsibility, as well as business-specific targets, processes and measures are derived from this analysis.

The Mercedes-Benz Group has also formulated strategic ambitions for each of the six areas of action.

- **Climate protection and air quality:** Plans call for the Mercedes-Benz new vehicle fleet to be CO_2-neutral on the balance sheet across the entire value chain by 2039 and to no longer have any relevant impact on NO_2 levels in urban areas by 2025.

- **Resource conservation:** The Mercedes-Benz Group wants to decouple resource consumption from business volume growth.

- **Sustainable urban mobility:** The Mercedes-Benz Group wants to contribute to the improvement of the quality of life in cities through its leading mobility and transport solutions.

- **Traffic safety:** The Mercedes-Benz Group is working to make its vision of accident-free driving a reality as it develops automated driving systems while also taking social and ethical issues into account.

- **Data responsibility:** The future of the Mercedes-Benz Group consists of sustainable, data-based business models. With these business models, it focuses on the needs of its customers and the responsible handling of data.

- **Human rights:** The Mercedes-Benz Group has assumed responsibility for respecting and upholding human rights along its automotive value chain.

The Mercedes-Benz Group has defined three enablers, or principles, that are crucial for achieving success in the six areas of action: integrity, people and partnerships.

Materiality analysis

A comprehensive materiality analysis was carried out in 2021 in order to determine which sustainability topics are particularly relevant for the Mercedes-Benz Group and its stakeholders. This was completed in 2022.

This materiality analysis addressed the six strategic areas of action as well as further potentially relevant sustainability topics and trends. A total of 17 topics were evaluated, and these were further divided into sub-topics.

The analysis consists of several components:

The basis for assessing the relevance of the sustainability topics and trends was a comprehensive desk analysis and an international online survey. The survey queried approximately 15,000 people from 52 countries who depicted relevant stakeholder groups such as employees, private and business customers, interested consumers, suppliers and business partners, investors, politicians and government officials, scientists, and representatives of government administrations and non-governmental organizations (NGOs). In addition, the Mercedes-Benz Group conducted around 20 interviews with both internal and external experts from the aforementioned stakeholder groups. The goals here were to assess the sustainability performance of the Group to date and identify sustainability trends in order to gauge the relevance of the sustainability topics. The Mercedes-Benz Group also took the first steps to evaluate the effects of its business activities on the environment and society. In order to assess topics from an outside-in perspective, the Mercedes-Benz Group analysed competitors, media reporting, key NGO positions, regulatory requirements and information relevant to capital markets.

In a subsequent step, the sustainability topics that resulted from this analysis were assessed by the Mercedes-Benz Group with regard to financial position, liquidity, cash flows, profitability and business development in order to define the topics for this Non-Financial Declaration. Consequently not all the strategic areas of action are illustrated in this Non-Financial Declaration.

Managing sustainability

The Mercedes-Benz Group manages the work in the strategic areas of action — alongside other tasks — by means of an internal reporting process that uses detailed scorecards. This process is supported by clear lines of responsibility in the management and organizational structures used at all of the divisions.

The Group Sustainability Board (GSB) is the central management body for all sustainability topics and reports to the Board of Management. The GSB is chaired jointly by Renata Jungo Brüngger (the Board of Management member responsible for Integrity and Legal Affairs) and Markus Schäfer (the Board of Management member responsible for Development and Procurement, who is also the Chief Technology Officer). The Chairman of the Board of Management and all other Board of Management members, as well as the managers of all relevant functions and departments, are members of the GSB.

The operational work is done by the Sustainability Competence Office (SCO), which consists of experts from the units managed by the two Co-chairs of the GSB as well as additional specialists from Corporate Strategy, Finance and Corporate Communications. The SCO provides advice to the specialist units and helps them complete the tasks assigned to them by the GSB. The SCO also monitors the progress made in the six areas of action and the three enablers defined in the sustainable business strategy. The results are reported to the GSB and the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG in the form of detailed scorecards at least twice a year.

The Mercedes-Benz Group also uses the ten principles of the UN Global Compact (UNGC) as a fundamental guide for its business activities. As a founding member, it is strongly committed to the UN Global Compact.

The Mercedes-Benz Group's internal principles and policies are founded on this international frame of reference and other international principles, including the Core Labour Standards of the International Labour Organisation (ILO), the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) Guidelines for Multinational Enterprises and the UN Guiding Principles on Business and Human Rights.

The remuneration for the Board of Management and Level 1–3 executives, as well as for Level 4 managers in some cases, includes both financial and sustainability targets in the form of the variable components of the company bonus. These consist primarily of transformation targets including those involving CO_2 emissions, due diligence obligations in raw material procurement, and traffic safety in addition to further non-financial targets. These targets relate to the topics of customers, integrity and employee commitment and diversity. Further information can be found in the Remuneration report for 2022 (🌐 group.mercedes-benz.com/remuneration-bom).

Risk and opportunity management

Detailed information on, among other things, the risk and opportunity management system and the associated processes can be found in the Risk and Opportunity Report of this Annual Report.

Risk and opportunity management is a firm component of the Group-wide planning, controlling and reporting process. It is designed to support the sustained achievement of the corporate targets and to ensure risk awareness at the Mercedes-Benz Group. In identifying sustainability-related risks and opportunities, Mercedes-Benz Group is guided by the topics identified by the materiality analysis and thus includes the areas of action of the sustainable business strategy, for which concrete goals have been assigned. Sustainability-related risks and opportunities are understood to be conditions, events, or developments involving environmental, social or governance factors (ESG), the occurrence of which may have an actual or potential impact on the Mercedes-Benz Group's profitability, liquidity and capital resources. This further includes any risks and opportunities whose occurrence may have a positive or negative impact on the economy, the environment, or society.

Sustainability aspects — as they relate to the environment — include, among other things, the effects of climate conditions and changes, as well as the impact of the Group's transformation process as a result of changed political conditions, technological developments and changing markets.

Labour law standards, occupational and product safety, product liability and suppliers' compliance with labour law standards are examples of circumstances categorized

as social issues. The area of governance is concerned with matters such as honesty in tax affairs, measures taken to prevent corruption, and ensuring data protection.

ESG-related risks and opportunities associated with the Mercedes-Benz Group's own business activities, business relationships and products and services, and which are very likely to have a serious negative impact on the non-financial aspects in accordance with Sections 315c, 289c of the German Commercial Code (HGB), are not currently apparent. Climate-related risks and opportunities in connection with the recommendations of the Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) are environment factors and are thus also identified and assessed as part of the risk management process. Additional information is available in the TCFD report
🌐 sustainabilityreport.mercedes-benz.com/2021/servicepages/downloads/files/tcfd-mercedes-benz-sr21.pdf

Sustainable investment

The implementation of the Mercedes-Benz Group's sustainable business strategy requires a major amount of investment. For this reason, one of the Group's goals is to ensure that its securities are viewed by the capital market as a sustainable investment. To this end, the Mercedes-Benz Group maintains a continuous dialogue with players on the capital market as representatives of investors in equity and debt. Various platforms are used here. In 2022, the Mercedes-Benz Group presented this approach to investors and analysts at its first digital ESG (Environmental, Social and Governance) Conference.

The Investor Relations & Treasury unit at Mercedes-Benz Group AG works closely together with the company's in-house sustainability departments and is also integrated into the relevant committees. This is how the Mercedes-Benz Group is responding to the fact that sustainable investment has become a central investment strategy — in particular for institutional investors, who set especially high standards of transparency for external reporting according to ESG criteria.

In the reporting year, Mercedes-Benz Group AG converted the existing credit line of €11 billion into a sustainability linked loan (SLL). In this way, the company links its credit line to sustainability achievements in the area of climate change mitigation — for example, the global share of all-electric vehicles in the Mercedes-Benz fleet. The arrangement fee for the existing credit line is reduced if the Mercedes-Benz Group achieves the selected sustainability targets. With this transformation, the company also continues to implement its "Ambition 2039" in the area of sustainable financing.

In 2020, the Group developed a Group-wide Green Finance Framework in order to position the Mercedes-Benz Group even more effectively as a sustainable company worthy of investment and to enable it to utilize ESG-based capital for its business development. It makes it possible for the Group to finance investment targeted at the development, production and customer financing of all-electric vehicles through bonds and loans, for example. The Mercedes-Benz Group has issued green bonds in September 2020 and March 2021. In November 2022, Mercedes-Benz Group issued its first green bond outside the European market as a green panda bond in China.

The framework is based on the Green Bond Principles (the voluntary process guidelines of the International Capital Market Association — ICMA) and the Green Loan Principles, which are the joint voluntary process guidelines of the Loan Market Association (LMA) and the Asia Pacific Loan Market Association (APLMA). In addition, the Mercedes-Benz Group strives for the certification with the highest rating — Dark Green — for the planned 2023 framework update from the respected Centre for International Climate and Environmental Research (CICERO). It is planned to be developed to be consistent with the significant contribution to the environmental objective of climate change mitigation under the technical screening criteria of the EU taxonomy.

The Mercedes-Benz Group operates as an investor itself when it invests the company's pension assets. ESG criteria are also playing an increasingly important role in this area.

For German pension assets, the following objectives have been defined for the consideration of ESG criteria: Creation of transparency in dealing with sustainability aspects, exploitation of opportunities from sustainable developments and the appropriate consideration of sustainability risks. For the majority of German pension assets the investments are made by asset managers to whom the Mercedes-Benz Group issues individual mandates.

In coordination with the Investment Committees, the Mercedes-Benz Group pays, as part of its sustainability concept, increased attention to the consideration and transparency of sustainability aspects in the investment process. In addition, the risk and return aspects associated with sustainable investments are also taken into account. For liquid asset classes of the German pension assets, the Mercedes-Benz Group only works with investment managers who have signed the UN Principles for Responsible Investment. It also uses a negative list to exclude investing in companies and countries that do not fulfil the Group's core requirements. Furthermore, the Mercedes-Benz Group focuses on gradually integrating sustainability aspects — via benchmarks or sustainability performance indicators, for example — into its mandates. In 2022, the Mercedes-Benz Group also further expanded its ESG-themed investments and took its first steps to create an internal reporting system for various sustainability metrics for its German pension assets.

Tax obligation

The Mercedes-Benz Group views itself as a responsible company that endeavours to meet all of its global tax obligations and use public funding responsibly. In this way, the Group can also fulfil its social and ethical responsibilities.

The Group's tax strategy operates according to the following principles in particular:

- With efficient, high-quality and reliable expertise, processes, systems, methods and controls, the Mercedes-Benz Group wants to ensure that the tax obligations of the Group companies are met and integrity standards are maintained.
- In line with the principle of being a good corporate tax citizen (i.e. fulfilling its resonsibility as a taxpayer), the Mercedes-Benz Group conducts legal, proactive and non-aggressive tax planning activities on the basis of economic considerations ("tax follows business"). The Mercedes-Benz Group also strives to work cooperatively, transparently and constructively with the tax authorities. In this process, it maintains its legal standpoints and defend its interests wherever it believes such actions are appropriate and legitimate.

The Group tax strategy drawn up by the board of management of the Mercedes-Benz Group AG defines the limits of action here, and this strategy is further specified and implemented by means of organizational and content-related policies, guidelines and instructions. The tax strategy is regularly reviewed for appropriate adjustments.

The tax policies define the responsibilities, tasks and obligations of those individuals at the Group who deal with tax issues, and also contain specific provisions for ensuring that legal requirements are met, thus raising the awareness of tax issues among employees. Management is kept informed about relevant tax issues by means of monthly reports and regular communications, as well as when required. Moreover, it is involved in compliance processes:

- Regular communication between CFO and Head of Taxes
- Regular information to the Supervisory Board on risks and opportunities as well as current regulatory issues

The Code of Conduct stipulates that all intentional violations of external and/or internal tax guidelines must be reported and investigated. The same applies to any failure to make corrections to procedures performed in an erroneous manner, as outlined in our internally valid Treatment of Violations Policy. Further information can be found in the Integrity and Compliance chapter.

The Mercedes-Benz Group has established a Tax Compliance Management System (Tax CMS) in order to ensure effective tax compliance throughout the Group. The Tax CMS is a separate sub-unit of the general intra-Group Compliance Management System. The Tax CMS also operates an active tax-risk management system that is consistently applied throughout the Group in order to monitor and check whether tax obligations are being fulfilled, and also to support those responsible for ensuring such fulfilment. Another goal here is to identify and reduce tax risks at the Group, and thus the associated personal risks that may be faced by the employees active in this area. The system includes numerous measures — for example, continuous monitoring of tax risks and the incorporation of tax risk issues into the internal control system and the Group-wide risk management process in line with the company's risk management policy.

The Mercedes-Benz Group did not become aware of any criminally relevant material violations of tax laws during the reporting year.

Sustainability in the supply chain

The Mercedes-Benz Group is committed to the responsible procurement of production materials, non-production materials and services.

The Responsible Sourcing Standards (RSS) serve as the guideline for the sustainable supply chain management system at the Mercedes-Benz Group. The RSS define minimum requirements for suppliers, as well as the expectations we have of them. The Mercedes-Benz Group requires its direct suppliers to comply with the RSS for new tenders, communicate the associated provisions to their employees and to their own direct suppliers, and ensure the RSS are complied with in all areas in which they exert an influence. The goal here is to prevent, minimize or, if possible, put a stop to any negative effects on human rights worldwide.

The RSS also define environmental protection requirements that are meant to ensure resource conservation and prevent environmental damage caused by business activities, repair any damage that does occur, and compensate for such damage that cannot be avoided or repaired. Direct suppliers to the Mercedes-Benz Group must comply with the RSS, communicate the associated provisions to their employees and to their own direct suppliers, and ensure the RSS are complied with in all areas in which they exert an influence.

Measures in the supply chain

The Mercedes-Benz Group uses a variety of measures and concepts to ensure the fulfilment of its due diligence obligations in the supply chain. These include supplier screenings, audits, risk-based due diligence analyses and qualification modules for production material suppliers. The Mercedes-Benz Group uses these tools in order to increase the transparency of the supply chain and ensure that the internationally recognized human rights are upheld by business partners as well, and that other social standards and environmental requirements are met. Procurement units play a key role here. See the Social Compliance and Environmental Issues chapters for further information.

Complaint management

The Group offers employees and external whistleblowers various channels through which they can report suspected human rights violations and rule violations and also request remedy. With regard to supply chains, suspected violations of the Responsible Sourcing Standards can be reported via the Business Practices Office (BPO). If the misconduct or problem falls within the supplier's area of responsibility, the supplier must take measures to immediately correct or eliminate the problem. Further information about the Compliance Programme can be found in the Integrity and Compliance chapter.

Environmental issues

B.30

Target	Target horizon
Mercedes-Benz offers all-electric vehicles (BEVs) in all segments in which the brand is represented	2022
Increase the proportion of plug-in hybrids and all-electric vehicles to as high as 50%[1]	By the middle of this decade
All new vehicle architectures are electric	from 2025
An all-electric alternative is available for every model that Mercedes-Benz offers	2025
Mercedes-Benz is all-electric — wherever market conditions allow	By the end of this decade
Reduction of the CO_2 emissions per car in the new vehicle fleet by at least 50% along all stages of the value chain[1 2]	By the end of this decade
Reduction of CO_2 emissions at Mercedes-Benz plants (Scope 1 and 2) by 50%[3]	2030
A fleet of new Mercedes-Benz cars and vans that are CO_2-neutral on the balance sheet along all stages of the value chain	2039

1 When market conditions allow
2 Compared to 2020, in relation to the entire value chain
3 Compared to 2018

As a player in the transport sector, the Mercedes-Benz Group supports the Paris Climate Agreement: It is convinced of the objectives of the agreement. About one fifth of all greenhouse gas emissions in Europe are produced as a result of the transport of people and goods on streets and roads. The Mercedes-Benz Group is taking deliberate measures to counteract this trend and has made climate change mitigation a core element of its business strategy. The Group's ambition is to make the entire Mercedes-Benz new vehicle fleet CO_2-neutral on the balance sheet across all stages of the value chain by 2039.

In order to achieve this goal, the Mercedes-Benz Group is transforming the products and services that are at the heart of its business activities. The company also takes into account climate change mitigation in all of the life cycle phases of its automobiles — from the supply chain and its own manufacturing operations to the use and disposal of the vehicles.

Climate change mitigation with vehicles

The Mercedes-Benz Group believes that the complete electrification of its product range is the most important lever for making its entire new vehicle fleet CO_2-neutral on the balance sheet across all stages of the value chain by 2039. By the end of this decade, the Mercedes-Benz Group wants to be all-electric wherever market conditions allow. The strategic step to "Electric only" will accelerate the transformation of Mercedes-Benz to an all-electric and software-driven future. As early as November 2021, the Mercedes-Benz Group underscored its commitment to this transformation during the COP26 UN Climate Change Conference.

Responsibilities

The Board of Management of the Mercedes-Benz Group AG is responsible for setting strategic goals, including targets for reducing the CO_2 emissions, and for monitoring the progress made in achieving these goals. The Product Steering Board (PSB) is responsible for the car fleet. This body monitors the development of the CO_2 emissions of the car fleet in markets in which such emissions are regulated. It is also responsible for providing forecasts. In its evaluations, the PSB takes into account a variety of factors, including the increasing degree of vehicle electrification and the changes that have been made to legal requirements, for example those related to the introduction of the WLTP certification procedure. The PSB is assigned to the Committee for Model Policy and Product Planning (AMP). The Product Strategy unit ensures compliance with the CO_2 fleet emission limits for vans and reports on this regularly to the Van Executive Committee. The Committee for Model Policy and Product Planning and the Van Executive Committee both inform the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG. The Board of Management then decides which measures need to be implemented. On the market side of the equation, price and volume control measures can also affect our ability to achieve our CO_2 targets over the short term. For this reason, such measures are also discussed with the Board of Management within the framework of regular reporting on the current state of CO_2 fleet compliance.

All-electric product range

The Mercedes-Benz Group's goal is to accelerate the pace of expansion of its range of electric vehicles. Its commitment to research and development work is correspondingly great. Altogether, the Mercedes-Benz Group wants to invest more than €60 billion between 2022 and 2026 for the transformation towards an all-electric and software-driven future.

Since 2018, Mercedes-Benz AG has been offering battery electric vehicles under the Mercedes-EQ brand. It is continuously expanding this brand's portfolio through the addition of more models. During the reporting year,

Mercedes-Benz reached an important strategic milestone and now offers an all-electric alternative for every segment in which Mercedes-Benz is active — i.e. the EQA and EQB for the compact segment, the EQC for the mid-range segment and the EQE and EQS for the premium segment. In August 2022, the all-electric model range was expanded to include the EQS SUV. This was followed in mid-2022 by the staggered global market launch of the EQE business saloon. The EQE 350 (WLTP: combined electrical consumption: 18.8–16.0 kWh/100 km; combined CO_2 emissions: 0 g/km) has an output of up to 300 kW and a range[1] of up to 645 km (according to WLTP).

Plug-in hybrids are an important transitional technology on the road to an all-electric future. Mercedes-Benz Cars offers an efficient drive-system package for this purpose: since 2021, customers have been able to choose between more than 20 model variants.

Mercedes-Benz is convinced of the ecological and economic advantages of all-electric vans and has firmly anchored its claim to leadership in electric mobility in its strategy. As a result, all of its model series are to be systematically electrified. Even today, body manufacturers and customers can already choose from a number of battery electric vans for both commercial and private use. These include the eVito panel van and eVito Tourer, the eSprinter and the EQV. From 2023, it is planned that they will be joined by the eCitan and EQT (WLTP: combined electrical consumption: 18.99 kWh/km; combined CO_2 emissions: 0 g/km).[1]

Electrified vehicles (xEV) at Mercedes-Benz Cars accounted for 16% of the Group's worldwide unit sales in the year under review. Battery electric models accounted for 4% of unit sales at Mercedes-Benz Vans.

Development of CO_2 emissions in Europe

The Mercedes-Benz Group has defined the CO_2 emissions of its total new passenger car fleet in Europe as one of its significant non-financial performance indicators. For more information on how it expects the CO_2 emissions of its car fleet in Europe to develop in 2023, see the Outlook chapter.

In the reporting year, the average CO_2 emissions of the Mercedes-Benz passenger new car fleet in Europe (European Union, Norway and Iceland), applying the statutory regulations, are expected to amount to 115 g/km (including vans registered as passenger cars) and were thus at the same level as in the previous year. This means that the figures for Mercedes-Benz achieved the CO_2 targets in Europe in 2022.

In the reporting year, the average CO_2 emissions of vehicle category N1 light trucks in Europe (European Union, Norway and Iceland) as measured on the basis of the legal regulations are expected to amount to 209 g/km. This means that the figures for Mercedes-Benz will be below the CO_2 target.

Development of CO_2 emissions in the United States

In the United States, fleet values are regulated by two separate federal standards for limiting greenhouse gases and fuel consumption in vehicle fleets: the Greenhouse Gas Protocol (GHG) and the Corporate Average Fuel Economy (CAFE) standard. For the 2022 model year, the GHG fleet figure is 244 g CO_2/mi for the car fleet and 289 g CO_2/mi for the fleet of vans and SUVs registered as light trucks (on the basis of the most recent forecast). Because the portfolio of electrified vehicles (xEV) in the United States is still in an early stage of development, the Mercedes-Benz Group was not able to achieve its average fleet targets of 195 g CO_2/mi for the car fleet and 256 g CO_2/mi for the fleet of vans and SUVs registered as light trucks. However, the Mercedes-Benz Group was able to offset the remaining difference through the purchase of external credits.

Development of CO_2 emissions in China

In China, domestic and imported cars are reported separately and according to fleet consumption values, unlike in Europe and the United States. This means the figures for the imported fleet are the relevant figures for our wholly owned subsidiary Mercedes-Benz China (MBCL). The target was 7.01 l/100 km; the figure that was actually achieved was 8,33 l/100 km (8.17 l/100 km including off-cycle technologies). MBCL plans to purchase external credits in order to close consumption gaps in the fleet's target achievement at short notice. The aim of the Mercedes-Benz Group with regard to the portfolio expansion for all-electric vehicles and plug-in hybrids is to achieve the emission targets in China in the medium term, together with the joint-venture partner Beijing Benz Automotive (BBAC).

1 Electricity consumption and range were determined on the basis of Commission Regulation (EU) 2017/1151.

Climate change mitigation in the supply chain

The Mercedes-Benz Group implements various projects and measures in order to avoid and reduce CO_2 emissions in its supply chains for services as well as for production and non-production materials.

For this reason, in 2020, Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans already sent out to suppliers of production materials the ambition letter, a declaration of intent on balance sheet carbon-neutral products and established approval as a prerequisite for awarding contracts. By signing this document, they commit themselves to supply Mercedes-Benz AG only with products that are CO_2-neutral on the balance sheet by 2039 at the latest — and thus to the Mercedes-Benz Group's "Ambition 2039".

Approximately 86%[1] of all suppliers of production material for Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans registered in the system (as measured on the basis of annual planning procurement volume that, in turn, is based on target figures updated bi-weekly) have signed the ambition letter. CO_2 neutrality on the balance sheet is incorporated into the terms of contract, and the ambition letter is a key criterion for the awarding of contracts.

Progress on climate change mitigation in the supply chain is reported at regular intervals in the Group Sustainability Board (GSB). Further information can be found in the Managing sustainability section.

Resource conservation in the supply chain

The supply chain plays an important role in efforts to conserve resources. The Mercedes-Benz Group wants to decouple resource consumption from economic growth. To achieve this goal, it is relying on the support of its suppliers. With their help, the Group wants to continuously increase the proportion of secondary and renewable materials in its vehicles.

Steel, aluminium and plastics have been identified as particularly important materials in Mercedes-Benz vehicles. We need large volumes of these materials for the production of our vehicles, and their extraction and processing also consume large amounts of energy and resources. In 2020, Mercedes-Benz AG defined secondary material targets for these resources for Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans and anchored these in the requirements for all contract awards.

Suppliers of production materials to Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans are expected to operate with an environmental management system that is certified according to ISO 14001 or EMAS. Depending on the specific risks, this also applies to suppliers of non-production materials and services.

With its Responsible Sourcing Standards, the Mercedes-Benz Group has also incorporated other environmental requirements into its supplier agreements, including stipulations relating to compliance with environmental due diligence obligations and the use of resource-efficient production methods.

Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans are also cooperating with organizations such as CDP (formerly Carbon Disclosure Project) so that it can depict the environmental impact of its supply chains even more transparently. The suppliers have been reporting on their environmental impact and climate change mitigation efforts within the framework of the CDP Supply Chain Programme since 2019. CDP provides the corresponding tools for recording, assessing and publishing environmental and climate data.

Climate change mitigation in production

The Mercedes-Benz Group formulates the holistic goal of making the mobility of the future more sustainable in its sustainable business strategy. One of the most important targets is the reduction of greenhouse gas emissions. This applies not only to mobility solutions but also to the Group's own production plants. By pursuing its goal of making its own production processes CO_2-neutral on the balance sheet, the Mercedes-Benz Group intends to act in accordance with the Paris Climate Agreement.

Thus the CO_2 emissions arising from Mercedes-Benz' production operations and the energy supply of the brand's plants will be consistently reduced or, wherever possible, completely eliminated. In order to accomplish this, Mercedes-Benz is relying on the purchase of green electricity, the expansion of other renewable energy sources at its locations and the implementation of a sustainable heating supply system. Production at all manufacturing locations operated by the Mercedes-Benz Group has

1 The key figures were audited in order to obtain limited assurance as part of a separate assurance engagement of the sustainability report.

been CO_2-neutral regarding Scope 1[1] und Scope 2[2] since the reporting year.[3] Since early 2022, all CO_2 emissions (Scope 1 and Scope 2) at production facilities operated by the Mercedes-Benz Group that have been as yet unavoidable have been offset by means of carbon offsets from qualified climate change mitigation projects.[3] Remaining emissions are particularly released by the CHP facilities that use natural gas to produce electricity and heat.

For the procurement of green electricity, the Mercedes-Benz Group in Germany currently relies on a mix of solar, wind and hydroelectric power for external electricity purchases.

In order to continue to cover the energy requirements in production with renewable energies, the Mercedes-Benz Group is, among other things, planning to expand solar and wind energy at its own locations.

During the reporting year, Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans employed a bundle of measures that enabled them to reduce CO_2 emissions in production (Scope 1 and Scope 2) from 946,038 tons in 2021 to 537,821 tons in the year under review, and thus by 43% compared to the previous year.[3]

In the reporting year, the Mercedes-Benz Group already achieved its target of reducing CO_2 emissions at its own plants (Scope 1 and Scope 2) by 50% by 2030 compared to 2018.[3] It is therefore aiming to save even more CO_2 emissions by 2030.

Resource conservation in production

The increasing demand for mobility is also leading to an increase in the worldwide consumption of resources — with negative consequences for the environment and society. That's why the goal of the Mercedes-Benz Group is to increasingly decouple its consumption of resources from the growth of its production volume. In order to improve its environmental footprint in production operations, the Group therefore plans to use less energy and water and fewer raw materials. Accordingly, the Mercedes-Benz Group is intensifying its efforts to use lower volumes of raw materials and other materials at its sites.

For its production sites worldwide, the Mercedes-Benz Group has set reduction targets for energy and water consumption, total waste volume and waste volume for disposal per vehicle. In order to achieve its goals, the Group uses Group-wide resource management with its environmental and energy management systems to ensure that appropriate measures are developed, adapted to challenges where necessary, and monitored.

In order to ensure efficient, high-quality, and environmentally friendly manufacturing operations, the Group has established environmental management systems in accordance with EMAS or ISO 14001 at its production sites around the world. Since 2012, it has also introduced energy management systems certified in accordance with the DIN EN ISO 50001 standard at its German production sites. These energy management systems are certified at regular intervals. The Mercedes-Benz Group is currently also implementing ISO 50001 systems at a number of individual sites outside Germany. In accordance with the standard, it has embedded environmental and energy management within its organization.

The effectiveness of the management systems is monitored by external auditors as part of the certification process (ISO 14001, EMAS, ISO 50001), as well as in the environmental sector by internal environmental risk assessments (environmental due diligence process). The company also has a standardized process in place for reviewing and assessing its consolidated production sites every five years. The results of this process are reported to the respective plant and company management so that any necessary optimizations can be carried out.

Travel restrictions and lockdown regulations due to the Covid-19 pandemic limited the number of site inspections that could be carried out in 2021. Van production sites were evaluated during the year under review. The inspections that had to be cancelled will now be carried out over the next few years so that the Mercedes-Benz Group can maintain the five-year cycle for its production sites. We are continuing the internal reporting process and the controlling of the improvement measures as before.

1 Scope 1 emissions are direct greenhouse gas emissions from sources for which the company is directly responsible or that it directly controls.
2 Scope 2 emissions are indirect greenhouse gas emissions from purchased energy, such as electricity, steam, district heating or cooling, fuels that are generated externally but consumed by the company.
3 The key figures were audited in order to obtain limited assurance as part of a separate assurance engagement of the sustainability report.

Employee issues

B.31

Target	Target horizon
Human resources work in the transformation	
Shape the transformation of the Group in a responsible, socially acceptable and future-oriented manner for Mercedes-Benz Group employees	Ongoing
Ensure permanently constructive cooperation between company and employee representative bodies	Ongoing
Further develop and firmly embed within the Group the People Principles for cooperation The goal here is to establish a common understanding of an agile and innovative management culture in the transformation	Ongoing
Ensure remuneration structures in line with market rates through compliance with our global Corporate Compensation Policy	Ongoing
Support and enhance flexible and modern working-time arrangements	Ongoing
Training and professional development	
Ensure high quality and a needs-based range of professions covered by our training programmes and dual work-study programmes	Ongoing
Restructure and periodically further develop the qualification programmes available to our employees	Ongoing
Diversity and equal opportunity	
Equal opportunity for all employees in the Group	
Increase the proportion of women in executive management positions[1] to 30%	2030
Occupational health and safety	
Ensure employees can work in a healthy and safe environment	Ongoing
Utilize a globally standardized accident documentation system and introduce it to the German production sites.	2023

1 Management Level 3 and higher — Mercedes-Benz Group worldwide (headcounts, fully consolidated companies).

Human resources work in the transformation

The Mercedes-Benz Group is in the midst of a transformation towards locally emission-free and networked mobility. This transformation affects not only products, technologies and business models. Working processes and structures are changing just as fundamentally as employee tasks, job profiles and cooperation within the Mercedes-Benz Group.

A total of 168,797 employees[1] around the world are using their skills, innovation and dedication to help ensure that the Group can successfully overcome the associated challenges.

Together with them and their essential motivation as well as willingness to change, this transformation is a huge opportunity for a sustainably successful company. The Mercedes-Benz Group's goal here is to shape the necessary changes for its employees in a responsible, socially acceptable and future-oriented way.

The Mercedes-Benz Group therefore also invests continuously in qualification measures for its employees and recruits new staff whose qualification profiles will be needed in the future. In order to attract such employees and retain them for the long term, the Mercedes-Benz Group takes measures to create an attractive and future-oriented working environment for its employees, among other ways by offering them modern and flexible forms of work that it continuously enhances. Particularly in challenging times such as those we now live in, respectful and trust-based cooperation between the workforce and the management is extremely important. The Mercedes-Benz Group therefore promotes a diverse and inclusive corporate and management culture. The Group also wants to make possible a safe and healthy working environment.

Responsible transformation

Depending on their product portfolio and the size of their operations, the Mercedes-Benz Group sites, and thus the company's various groups of employees, are affected to different degrees by digitalization and the transformation of the mobility and transport sector into a system of electric mobility.

For the transformation to be successful, it needs to have a final destination and a roadmap for getting there. For this reason, the various sites (currently the major component and assembly plants) are developing goals for the transformation process. The sites are also identifying key topics that will then be translated into specific measures and subsequently implemented. Examples of such measures include qualification and retraining programmes. The Digital Pioneers initiative is part of this approach. In 2022, production employees in Berlin and

1 Workforce from 31.12.2022 not incl. temporary workers during vacations, integrated master's degree students, interns, working students, doctoral candidates, senior experts and trainees

Stuttgart-Untertürkheim were able to undergo customized retraining able to undergo customized retraining on digitalization topics. For further information, see Training and professional development, new qualification and learning programmes for employees.

Another goal at the Mercedes-Benz Group is to get employees on board for the changes that are coming in the transformation, and also motivate and enable them to actively participate in the change process. To this end, it launched the initiative TransformatiON – Gemeinsam aufbrechen (TransformatiON — Setting off together) in the Powertrainverbund (powertrain network) in 2022. TransformatiON uses information, interaction, dialogue and feedback as central elements that are offered in new formats and via new channels. These formats and channels are being developed with the help of Transformation Ambassadors — employees from various units and functions who are actively participating in the change process and serve as contacts for their colleagues.

However, change requires security more than anything else. That's why the company signed an agreement that gives the employees at Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG and Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG a job-security guarantee for the period until 2029. The agreement excludes the possibility of business-related layoffs until 31 December 2029.

Cooperation and management culture

The Mercedes-Benz Group believes that the interplay of strategy and corporate culture offers a key competitive advantage. The company therefore works constantly to improve its management culture and the way people throughout the organization cooperate.

The "Leadership 2020" initiative that was launched back in 2016 (later known as "Leadership 20X") laid the basis for the Mercedes-Benz Group's future success. Working groups with a diverse composition of employees and managers agreed with the Board of Management of the Mercedes-Benz Group AG on how good leadership should be understood and which structural changes and tools are needed in order to transform the way we currently work (Game Changer). One of the results of the working groups was People Principles for cooperation: Pioneering Spirit, Agility, Purpose, Empowerment, Customer Orientation, Co-Creation, Learning and Driven to Win. The initiative was completed in 2021, but the principles are still used as a basis for leadership and cooperation at the Mercedes-Benz Group.

The resulting framework, within which the Group is looking to further develop its culture, is an integral part of the processes for human resources development and decision-making, as well as the organizational structures and work methods and tools. The units use the shared basis of the People Principles to focus on their own specific areas and develop measures to be taken.

The Group wants to enable managers to perform their important roles in the technical, strategic and cultural transformation. The new hybrid world of work poses different challenges for the leadership culture within the Group. In order to support managers as much as possible in their roles and their tasks, the Mercedes-Benz Group offers them in-class and online training courses that focus on the opportunities and the framework of leadership. The company also continuously further develops these courses.

"Gear-up — increase your leadership impact", for example, is a digital development programme that addresses in a targeted manner the new challenges relating to leadership with regard to innovation, cooperation, sustainable development and personal resilience. Another programme known as "Shaping the Future — Leading for Success" focuses on the topic of strategy implementation and shaping the transformation. More specifically, this involves the complex environment and the challenges that arise from it in terms of management and leadership. In this programme, internal and external specialists give lectures that generate momentum and offer space for discussions and exchanges. Both programmes are offered to executives who have been nominated in advance by their division and HR.

Attractive and transparent remuneration

The Mercedes-Benz Group remunerates work in accordance with the same principles at all of its companies around the world. The Corporate Compensation Policy, which is valid for all groups of employees, establishes the framework conditions and minimum requirements for the design of the remuneration systems. Among other things, it stipulates that the amount of the remuneration is determined on the basis of the requirements of the job profile in question (taking into account, for example, the person's knowledge, expertise, responsibilities and

decision-making authority) and, where appropriate, performance. However, it does not take account of gender, origin or other personal characteristics. The internal auditing department conducts random annual internal audits to determine if selected aspects of the policy are being complied with. Here, the Group also takes into consideration local market conditions and benchmark data, because the Mercedes-Benz Group wants to offer its employees salaries and benefits that are customary in the industry and the respective markets.

The variable remuneration of management (managers of Levels 1–3 and Level 4 executives) is based not only on financial targets but also on transformation goals and non-financial targets.

Modern working-time arrangements

The Mercedes-Benz Group continuously further develops its working culture — and thus its working-time arrangements as well. It will increasingly make use of hybrid forms of work in the future and thus enable its employees, depending on their tasks and the work processes they use, to work either remotely or on site in their offices.

This common creative freedom should contribute to the enhancement of the performance. and satisfaction of the employees at the Mercedes-Benz Group in Germany. With its comprehensive company-wide agreement on mobile work that has been in force since 2016, and in a process of constant dialogue with the works council, the Group creates the necessary framework for hybrid working models.

In Germany, the Mercedes-Benz Group also offers a wide range of part-time working arrangements — for example, employees can reduce their working hours and spread their daily, weekly or monthly hours over a period of one to five days, or work in a blocked part-time arrangement (alternation between full-time work and time off).

The Mercedes-Benz Group also promotes job-sharing arrangements at all levels, especially in Germany. In addition, employees at Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG and Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG can agree to take a sabbatical ranging from three months to one year. Subsequent reinstatement is guaranteed. Employees who wish to obtain additional qualifications — including pursuing a course of study at a university — can also make arrangements to take a three to five-year leave with guaranteed reinstatement.

Employee involvement and co-determination

The Mercedes-Benz Group is committed to fulfilling its social responsibilities and makes every effort to take into account both the economic interests of the Group and the interests of its employees. For this reason, the Mercedes-Benz Group in Germany works with the employee representative body to get employees actively involved in the Group's affairs. One of the goals here is to ensure constructive cooperation between corporate management and the employee representative body. Corporate management and the employee representative body also maintain an ongoing dialogue.

The Mercedes-Benz Group acknowledges its employees' right to form employee representative bodies and conduct collective bargaining in order to regulate working conditions. It also recognizes their right to strike in accordance with the applicable laws. Important partners here include the local works councils, the General Works Council, the European Works Council and the World Employee Committee (WEC). Collective bargaining agreements exist for the majority of employees throughout the Group. Such agreements apply to all non-exempt employees subject to collective bargaining agreements at Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz AG and at other units at the Group.

The results of the ongoing dialogues, and thus the rights of employees as well, are defined, among other things, in a number of plant and company-wide agreements that address a multitude of issues such as mobile working, family leave and home health care.

Within the framework of the "Electric only" approach, for example, a new European production setup for the coming years was agreed on in 2022. The agreement provides for production operations for the repositioned product portfolio to be focussed on electric vehicles in the luxury segment. The focus on next-generation electric platforms is a decisive step towards securing the future of European vehicle sites and the jobs there.

In 2002, Mercedes-Benz Group AG issued its own Group-wide Principles of Social Responsibility, which are based on the International Labour Organization's (ILO) work and social standards. These principles were completely

reworked and comprehensively supplemented in 2021 and republished as the Principles of Social Responsibility and Human Rights.

Reported violations of the Integrity Code or internal regulations, as well as legal regulations, that pose a high risk to the Mercedes-Benz Group and its employees are followed up by the whistleblowing system, the Business Practices Office (BPO). You can find more information about the BPO in the Integrity and Compliance chapter.

As a participant in the UN Global Compact, the Mercedes-Benz Group has committed itself, among other things, to respecting key employee rights.

Results

The Group-wide employee survey is a key indicator of where the Mercedes-Benz Group stands with regard to various issues from the point of view of employees, and where there is still potential for improvement. One of the topics addressed is corporate culture. The Mercedes-Benz Group generally conducts the survey at least every two years; the last survey was carried out in 2021. A shorter representative sample survey known as the Pulse Check is conducted between the major surveys. These surveys ensure that the Group companies receive extensive feedback from their employees. Other channels are also open for employees and managers to provide feedback.

Measures are derived as part of the follow-up process to the employee survey. For example, one measure from the 2021 Employee Survey was the introduction of a strength assessment for all managers at the Group worldwide. This assessment helps managers identify their individual strengths and learn how to better understand them. They can use the lessons learned to develop themselves personally, strengthen their teams and promote the corporate culture.

During the year under review, the Mercedes-Benz Group also expanded its leadership programme to include elements that enable managers to identify coming leadership challenges and requirements, and obtain the qualifications to address them.

The transformation of the economy creates challenging tasks for companies, and the past year was no different in this regard. It has shown the importance of constructive partnerships between the workforce and the management, as well as between the corporate management and the employee representative body, because this is the only way that viable solutions can be found. With this in mind, the Mercedes-Benz Group and the employee representative body succeeded in reaching long-term agreements in 2022. Among other things, the new production setup that was agreed on provides for various assembly plants throughout Europe to begin manufacturing products with new technologies. This will safeguard the future of the sites in question as well as the jobs they offer.

In addition, goals have been set for the plants in Hamburg and Berlin. Initial measures have already been launched and implemented on this basis — in particular, qualification measures such as the Digital Pioneers initiative.

International standards apply at the Mercedes-Benz Group, such as the principle of equal pay for work of equal value in the respective company, regardless of gender difference.

The internal auditing department conducts random annual internal audits to determine whether selected aspects of the Corporate Compensation Policy are being complied with. The company did not become aware of any material violations of the policy during the reporting year.

In 2022 the expenses for employees in the company worldwide for a workforce numbering 171,382 on average (including temporary workers during holidays) amounted to:

- €13.684 billion on wages and salaries
- €2.239 billion on social welfare services, and
- €0.578 billion on retirement benefits

Training and professional development

The transformation is changing numerous job profiles, tasks and requirements profiles. This is transforming the qualifications needed for many positions. The range of the portfolio of training professions offered by the Mercedes-Benz Group in Germany, and the courses of study offered in dual work-study programmes, is also changing as a result.

The Mercedes-Benz Group invests extensively in training and professional development programmes for its employees and continuously adjusts its qualification and HR development programmes. The company has also launched a worldwide qualification offensive known as Turn2Learn, whose goal is to maintain the competitiveness of the Mercedes-Benz Group over the long term.

Organization and agreements

Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG and Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG structure their training and qualification processes throughout Germany in line with various company-wide agreements. These are, among others a company-wide agreement on qualification and the 2022 company-wide agreement on the integration of external learning platforms into the Mercedes-Benz Group's qualification programmes. Both of the aforementioned agreements are designed to strengthen the responsibility managers and employees share for qualification measures. In addition, the agreements serve to standardize the qualification process, structure it more efficiently and integrate external training elements into the learning portfolio.

The Mercedes-Benz Group employs a sustainable personnel planning and development approach because it needs highly qualified employees with the right skills, whether in the field of electric mobility or in one of the many digital disciplines that are becoming increasingly important.

What kinds of expertise and skills does Mercedes-Benz AG need in order to successfully implement the transformation? Does the company have the right personnel with the right skills at its disposal? These and other important questions are being addressed by the Tech-Academy Production and Supply Chain Management at Mercedes-Benz Cars, for example.

Trainees and students

During the reporting year trainees and participants of dual work-study programmes began their professional training at the Mercedes-Benz Group in Germany. Professional training is carried out in a dual system — i.e. in plants/offices and at trade schools. The Mercedes-Benz Group also offers dual work-study programmes for internationally recognized bachelor courses of study at various company sites throughout Germany. The lectures are supplemented by practical assignments in Germany and abroad.

The Mercedes-Benz Group has established a Mercedes-Benz Training System for Germany that standardizes training content across all sites and divisions. Regular checks are made to see that the content is user-friendly and up to date and that duplication does not occur. Hybrid formats allow for both in-class learning and online course components. The goal here is to create high-quality and efficient training programmes that are attractive to trainees and participants in dual work-study programmes.

Mercedes-Benz Group training programmes are fundamentally needs-based. For example, the Group analysed the requirements of future IT professions and used this as a basis for expanding its portfolio to include digital training professions for IT in the industrial sector, and it also introduced a course of study that focuses on the interface between IT and electrical engineering (embedded systems). In 2022, it also tested the use in training programmes of content relating to artificial intelligence by offering an additional qualification module, among other things.

New qualification and learning programmes for employees

The Mercedes-Benz Group offers its employees an extensive range of professional and personal development opportunities. It conducts a large number of training programmes to make sure that its people have the right skills. It also continuously improves these programmes in order to ensure that its employees remain employable over the long term in a changing environment — and that they never lose their innovative capability. The Mercedes-Benz Group is now realigning its qualification approach within the framework of its Turn2Learn initiative, which puts lifelong learning and the further education of employees at the centre of its sustainable personnel development activities. In light of the transformation, the Mercedes-Benz Group in Germany is placing a focus on qualifications that are crucial for the digitalization of the Group and the successful implementation of its sustainable business strategy. The Turn2Learn initiative addresses the qualification system throughout the entire Mercedes-Benz Group. Among other things, the initiative is being used to combine and optimize existing training and education programmes, which are being supplemented by large-scale opportunities for e-learning via external learning platforms. Within the framework of this qualification system, employees can, for example, define their own learning paths for targeted and forward-looking

professional further education and training. When selecting the formats, the Mercedes-Benz Group seeks to enable employees to exercise as much self-determination as possible.

The Tech Academy Production and Supply Chain Management at Mercedes-Benz Cars analyses current and future personnel requirements for production areas and interdepartmental functions — for example, in the areas of quality assurance and production planning, as well as for logistics at Mercedes-Benz Cars. The Tech Academy uses the analyses to develop future-oriented qualification and retraining measures in line with the needs of specific target groups. Cooperation between the Tech Academy and representatives from specialist production units at Mercedes Benz Cars led to the establishment of the Transformation Hub in mid-2021. This working group manages all qualification and retraining measures across all units and departments. It also uses personnel requirements analyses to develop skills profiles for key functions that need to be filled.

A Tech Academy that offers needs-based future-oriented training components has also been established for employees in the development units at the Mercedes-Benz Group in Germany.

Within the sales organization of Mercedes-Benz Group AG, the Mercedes-Benz Global Training business unit serves as the central pillar for the development and qualification of employees of the German and international retail operations. In addition to the training and certification of sales and service personnel as well as dealership management, the unit provides comprehensive advanced training and various product training courses. Moreover, it focuses, among other things, on qualification content for electrical systems/electronics and high voltage. For employees at headquarters and in its own sales companies, Mercedes-Benz Group AG offers continuing education programmes that have been comprehensively expanded as part of the Turn2Learn initiative — for example in the areas of digitalization and data science.

Results

The Mercedes-Benz Group in Germany seeks to ensure that its professional training and dual work-study programmes are of high quality. It also wants to make sure it can offer a modern needs-based range of professions in both areas. That's why the company has redefined the portfolio of professions for its training programmes and for the Dual University for the period until 2025, and has also modified the professions, the courses of study and the recruitment figures for each professional group. The further development of training content in 2022 also involved the design and launch at the training locations of new internal qualification components for trainees that address topics such as cybersecurity, programming and data-based decision-making. These components also include extensive qualification programmes for the trainers themselves.

In order to expand the existing range of qualification programmes for Mercedes-Benz Group employees, the employee representative body and corporate management concluded a company-wide agreement in 2022 that governs the use of learning platforms. This has made it possible for a large number of employees worldwide to obtain licences to access such external platforms. In the reporting year, qualification measures continued to focus on digitalization and electric mobility.

Diversity and equal opportunity

The Mercedes-Benz Group is committed to tolerance, openness and fairness, and promotes diversity and equal opportunity. With appropriate measures and activities, it wants to foster a working environment in which employees, regardless of their age, ethnic origins and nationality, gender and gender identity, physical or intellectual capacity, religion and worldview, sexual orientation and social origins can freely develop their talents.

This approach is embedded in the Mercedes-Benz Group's Integrity Code and in the Principles of Social Responsibility and Human Rights, for example.

Strategic areas of action

Diversity and equal opportunities are parts of the business strategy of the Mercedes-Benz Group. Sustainability, integrity and diversity serve as the foundation of this strategy. The overarching strategic areas of action for promoting diversity and equal opportunities involve the advancement of women, internationality and equal opportunities. The area of action internationality was newly developed during the reporting year.

The Mercedes-Benz Group would like to fill more senior management positions with qualified women. The target here is to increase the share of women in such positions to 30% by 2030.

The Mercedes-Benz Group is firmly convinced that a fair and appreciative environment makes it possible to harness the full potential of a diverse workforce — and this is why the company promotes equal opportunities.

The Mercedes-Benz Group also seeks to promote internationality, a global way of thinking and the cultural diversity of its workforce in order to go on being an attractive employer in the future. In doing so, the Group seeks to bring together various points of view at all levels of the hierarchy.

Active management of diversity and equal opportunities at the Group

The Mercedes-Benz Group expects its employees to treat one another in a respectful, open and fair manner. Managers serve as role models here and thus have a special responsibility for ensuring a corporate culture marked by appreciation. The Mercedes-Benz Group presented its understanding of diversity and equal opportunity in its "Uniqueness makes us strong" mission statement, which was signed by all members of the Board of Management.

The framework and processes here are designed by the Group-wide functions Integrity and Diversity and Inclusion Management, the latter of which is part of Human Resources. They define strategic areas of action in cooperation with the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG and initiates overarching projects, training programmes and awareness-raising measures.

The Mercedes-Benz Group also encourages its employees to take on international assignments. The Global Mobility Policy, which was developed for the purpose, is used among other things to adequately support the assignees.

The diversity and inclusion management system is grounded in the principle of equal opportunity for all employees. The idea here is to always attract the most highly qualified specialists and managers to the Group and support their professional development, regardless of their age, ethnicity, gender, sexual orientation and identity, and psychological and physical capability.

Mercedes-Benz Group employees who have been victims of discrimination, bullying or sexual harassment, or who observe improper behaviour by colleagues, can report such violations of policy to their supervisors, the HR department, the counselling service, their plant medical services organization, the Works Council or the Management Representative Committee. Additional points of contact include the infopoint integrity and the Group's Business Practices Office (BPO) whistleblower system. The BPO is responsible for violations of laws and regulations.

An external online counselling platform was established in the reporting year to supplement these internal points of contact in this area. Mercedes-Benz Group employees in Germany can use the platform to obtain information on sexual harassment, discrimination and bullying. They can also use an anonymous chat function to obtain advice. The platform, which is initially available in Germany, is intended to support preventive activities at the Mercedes-Benz Group and help increase awareness of the various issues among employees.

Awareness-raising and qualification measures for employees

The Mercedes-Benz Group utilizes various measures to make employees around the world more aware of issues relating to diversity and equal opportunities. These include, among other things, awareness-raising and qualification programmes, information events and special mentorship programmes for women.

Since 2021, the Mercedes-Benz Group has been using an e-learning tool that aims to increase awareness of the need for appreciative interaction as well as possible obstacles, and to show how each employee can contribute to this development. This training tool is available to employees worldwide and is offered in 11 languages.

The Mercedes-Benz Group also uses its internal communication channels to raise awareness of important issues. For example, the company launched a communication campaign in Germany to accompany the introduction of the new online counselling platform that offers information and anonymous support to employees who have experienced or are aware of cases of sexual harassment, discrimination or bullying. The campaign used a variety of in-house media to remind all employees to treat one another with respect.

Each year, the Group devotes a day specifically to diversity: the Mercedes-Benz Group's Diversity Day. Consciously experiencing diversity, taking in new perspectives and understanding how all employees can profit from diversity and equal opportunity — these are central objectives of the Mercedes-Benz Group. Diversity Day took place for the tenth time in the reporting year. During the event, employees were invited to discuss various topics and ask questions. Diversity Day was also used as an occasion to conduct other local diversity-related activities around the world.

Results

The Mercedes-Benz Group uses relevant data from its human resources reporting systems to review the progress made in increasing the proportion of women in top management positions. The results are reported to the Board of Management of the Mercedes-Benz Group AG in a standardized form on a regular basis.

As early as 2006, the Mercedes-Benz Group set itself the target of continuously and sustainably increasing the proportion of women in executive positions (Level 3 and higher) worldwide to 20% by the end of 2020. This goal was achieved, and the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG therefore decided during the reporting year to further increase the proportion of women in executive positions at the company to 30% by 2030.

As of 31 December 2022, women occupied 24.7% of the senior management positions at the Mercedes-Benz Group worldwide.[1]

The diversity concepts employed for the Board of Management and the Supervisory Board are presented in the Declaration on Corporate Governance according to sections 289f, 315d of the German Commercial Code (HGB).

Occupational health and safety

The Mercedes-Benz Group wants to ensure its employees can work in a safe and healthy environment. Whether it's ergonomic workplace design, health maintenance programmes or occupational safety training, the Group's overarching goal is to avoid health risks and maintain its employees' health over the long term.

The Mercedes-Benz Group thus utilizes a holistic occupational health and safety management system that also includes a quality management system. The focus here is mainly on preventive measures that it continuously reviews and develops further.

During the year under review, the Mercedes-Benz Group strategically realigned its occupational health and safety management system and defined new objectives and targets. Among other things, well-being was added as an additional strategic area of action and defined within the Group for the first time. In line with the definition, the topic is divided into the areas of emotional, physical, social and financial well-being.

Requirements, policies, organization and responsibilities

The Mercedes-Benz Group's occupational safety strategy includes standards for the design of workplaces and work processes. The goal here is to systematically reduce occupational and health-related risks. The Mercedes-Benz Group operates on the basis of globally uniform guidelines for risk prevention. The Group's occupational health and safety policy, which includes the Minimum Standards for Corporate Health & Safety, as well as the occupational health and safety guidelines that are defined in a Group-wide agreement, serve as overarching, internationally valid regulations. All of these policies, as well as all applicable laws in each country where the company operates, must be complied with. The internal guidelines are all based on international standards and national laws and emphasize the managers' obligation to act responsibly. Moreover, they underscore the employees' own responsibility.

Occupational health and safety issues throughout the Group are managed by the Health & Safety unit, which is part of Human Resources and under the direction of the Chief Physician at the Mercedes-Benz Group in Germany.

The Mercedes-Benz Group records information about work accidents and risks by means of its accident documentation systems.

1 Headcounts, fully consolidated companies

Occupational health and safety issues are also discussed on a regular basis in various committees, such as the Occupational Safety, Environment and Health Commission, as well as with works council representatives and representatives of the Group.

Dealing with Covid-19

In order to curb the spread of Covid-19, employees at Mercedes-Benz Group sites were provided with information on various measures and rules. In Germany, they were put into effect in connection with the Infection Protection Act. During the reporting year, the Group repeatedly reviewed and refined its hygiene strategy, which is based on risk assessment. Among other things, this strategy was modified in response to changes to the legal framework and pandemic-related developments.

As early as 2020, the Mercedes-Benz Group expanded its global accident documentation system to include an emergency documentation module for recording Covid-19 cases. This module includes an integrated digital reporting process for infections that enables the rapid documentation of all Covid-19 cases among the employees and thus a fast follow-up of possible contacts by the plant medical service and managers.

Risk management

The Mercedes-Benz Group wants to prevent its employees from experiencing accidents or impaired health. The Health & Safety unit is therefore pursuing a preventive approach and assesses the potential risks of workplaces and work processes at an early stage. The Health & Safety unit operates a safety risk management system at the Group's own production plants that is aligned with the Group's Policy on Occupational Health and Safety. Health & Safety also defines instruments and risk assessment processes that are implemented at the local level.

In addition, a standardized procedure is used to determine whether the Group policy regarding occupational health and safety has been duly implemented throughout the organization. To this end, each site that employs more than 500 people or has a corresponding risk level is visited and evaluated approximately every five years.

Risk assessments are an important tool with which the Mercedes-Benz Group evaluates potential risks. The Mercedes-Benz Group is digitalizing parts of this risk management process using an online tool that is being made available all over the world. The tool is provided by the European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA) and was expanded for the company's purposes. It shows the specific risks that can arise in a particular area of responsibility. The user then only needs to decide whether the suggested measures suffice to reduce the risk to an acceptable level. On this basis, the user then only needs to decide whether the suggested measures suffice to reduce the risk to an acceptable level. This risk assessment is then used as a basis for automatically generating instruction documents. The Mercedes-Benz Group also assesses the mental and ergonomic stress caused by workplaces and the respective working environment.

Company health management and mental health

The Mercedes-Benz Group offers their employees in Germany occupational health advice and screening as well as measures and services from the company's own health programme and social counselling service. The Mercedes-Benz Group wants to promote both the mental and physical health of its employees with its company health management system in Germany. This objective is promoted with the help of campaigns, counselling and qualification offerings, as well as with preventive, therapeutic and rehabilitation measures. In 2021, a Group agreement on mental health in the workplace was reached for Germany between the works council and the Group management with the goal of maintaining and promoting the employees' mental health. Internationally, the Mercedes-Benz Group focuses on medical care and the coordination of pandemic-related measures and prevention strategies as well as ergonomics.

At the Mercedes-Benz Group, occupational medicine includes programmes and measures for the prevention of work-related illnesses and occupational diseases as well as for the promotion of health in the workplace.

Raising awareness of occupational safety issues

The Mercedes-Benz Group uses media such as videos, various information portals and online training courses to increase its employees' awareness of ergonomics and occupational safety issues. It provides new employees with initial instruction regarding the safety-relevant aspects of their workplaces. They are subsequently required to participate in safety-awareness briefings that are held on a regular basis.

The Mercedes-Benz Group launched a new project known as "We Work SAFE!" during the reporting year. The goal here is to establish a sustainable culture of safety that will lead to a long-term reduction in the number of work accidents. Various working groups are developing measures that will raise employees' awareness of the importance of this issue. These measures include the Principles of Safety at Work that apply throughout the Group. The project also makes intensive use of internal communication channels and training programmes promoting a culture of safety. Reporting channels are also being further standardized and digitalized.

Results

Various measures, which include safety and hygiene rules, testing strategies and offers of vaccination in connection with Covid-19, have been implemented in an attempt to protect employees as well as possible.

During the reporting year, the Sindelfingen site obtained the voluntary ISO 45001 certification of its management system for the first time. Irrespective of any external certification audits, the Mercedes-Benz Group reviews the safety standards at its own production locations about every five years to check whether they comply with the standards of the binding corporate policy concerning occupational health and safety and whether a functioning occupational health and safety management system (OHSMS) is in place. During the reporting year, the Mercedes-Benz Vans production sites in Düsseldorf and Ludwigsfelde (both in Germany), Vitoria (Spain), Ladson (United States) and Buenos Aires (Argentina) were evaluated as planned.

An effective reporting procedure helps the Mercedes-Benz Group achieve its occupational health and safety targets. In addition to its German accident documentation system, the Mercedes-Benz Group introduced an accident documentation system in 2019 that international sites and subsidiaries can use to report accidents. The Mercedes-Benz Group uses the figures provided by the system to produce monthly reports on Group-wide accident statistics in line with applicable data protection regulations. During the reporting year, the Mercedes-Benz Group's production sites had an accident frequency of 4.8.[1] [2]

In the year under review, preparations were also made for the application of the international accident documentation system at the German sites. The aim is to use a uniform system worldwide starting in 2023.

Every accident is analysed in order to determine the sequence of events. The affected units are also required to initiate preventive measures. Data on accidents from which other sites can learn and derive measures is sent to all occupational safety experts at all locations worldwide.

1 Number of work-related accidents that resulted in at least one lost day per 1 million hours of attendance
2 The key figures were audited in order to obtain limited assurance as part of a separate assurance engagement of the sustainability report.

Social issues

Traffic safety

B.32

Target	Target horizon
Further improve accident-prevention systems	Ongoing
Make vehicles even safer for occupants during an accident and afterwards	Ongoing
Make vehicles even safer for other road users, such as pedestrians	Ongoing
Increase overall traffic safety by means of safety initiatives	Ongoing
Expand the automation of driving functions for SAE Level 2–4	Ongoing
Continue the integration of social and ethical aspects into Level 2–4 automated driving systems	Ongoing

Safety is part of the brand essence of Mercedes-Benz. Accident-free driving — this vision drives the Mercedes-Benz Group and is a fixed element of its sustainable business strategy. The Group's driver assistance systems are intended to offer drivers and passengers a high level of safety. These systems can help drivers avoid or safely manage critical situations on the road in order to protect both vehicle occupants and other road users.

Holistic safety concept

The Mercedes-Benz Group utilizes its holistic Integral Safety concept in its vehicle development activities. This concept was first used in the late 1990s to describe how Mercedes-Benz had divided the utilization of safety systems into four phases: Assistance during driving, Preparation for a possible accident, Protection during an accident and Help after an accident. The Group's safety measures establish a bridge between active and passive safety within these four phases — i.e. between accident prevention (phases 1 and 2) and protection when an accident occurs (phases 3 and 4). The objectives and decisions in the area of traffic safety are ensured and made by the Steering Committee Integral Safety (LK IS). It reports directly to the Research & Development Executive Committee of Mercedes-Benz Cars.

Cooperation to further improve vehicle safety

The goal of increasing safety on the road can only be achieved through collaboration, and that is why the Mercedes-Benz Group establishes partnerships and participates in research projects. The Mercedes-Benz Group has been involved in the Tech Center i-protect strategic cooperation project since 2016. The project includes partners from business, government and scientific institutes. Within this cooperation, for example, the Mercedes-Benz Group is working on projects such as new restraint systems for future vehicle interiors. It is also utilizing digital accident research methods and trying out new approaches, such as the use of accident simulations involving digital models of human beings.

Integrated approach

Fewer accidents, greater traffic safety: this is one of the objectives associated with the utilization of automated and autonomous vehicle systems. In pursuing these goals, ethical and legal risks associated with automated systems must not be disregarded and are therefore already taken into account by the Mercedes-Benz Group in product development at Mercedes-Benz Cars. The company is implementing data protection principles and standards along the entire value chain in accordance with the "privacy by design" maxim. The Group is also integrating ethical considerations into conditionally automated and highly automated driving systems through the use of its "ethics by design" principle and continuously further developing these systems.

The Group uses an integrated approach to answer the technical, legal, ethical and certification and safety-relevant questions relating to automated driving at Mercedes-Benz Cars. An interdisciplinary team assesses the possible impact of new technologies and develops and implements balanced solutions to deal with the effects.

Driver assistance systems ensure greater safety

Mercedes-Benz assistance and safety systems aim to offer a high level of safety. For example, Mercedes-Benz vehicles equipped with driving assistance systems support drivers when they steer, brake and accelerate (SAE Level 2). Driving assistance systems can react differently to the danger of a collision, depending on the situation. The Active Brake Assist system, which comes as standard equipment in Mercedes-Benz cars, is a good example of this. Active Brake Assist can help reduce the severity of — or even entirely prevent — accidents involving vehicles

ahead or pedestrians crossing the carriageway. Moreover, the speed limit assistant was integrated into further models in 2022, and its features have also been expanded.

Top marks and an award

Models from Mercedes-Benz Cars repeatedly earn top marks in safety tests conducted by independent institutes. Of particular note in this regard are the marks Mercedes-Benz regularly receives from the American Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). The IIHS rating[1] assesses crash safety and accident-prevention and lighting systems.

The Mercedes-Benz E-Class and GLE-Class received the 2022 TOP SAFETY PICK+ award for the 2022 model year, while the GLC was given the 2022 TOP SAFETY PICK distinction.

In addition, the Mercedes EQE received top ratings twice: The maximum rating of five stars in the Euro NCAP[2] safety ratings and the overall rating of "very good" for the optional driving assistance package in the special rating for assistance systems as well as a special Euro NCAP Advanced Award[3] for its Car-to-X communication system.

The new T-Class from Mercedes-Benz Vans participated in the independent Euro NCAP[4] safety test in July 2022. With its performance in the four categories of occupant safety, child safety, pedestrian protection and assistance systems it received five out of five stars.

Conditionally automated driving

With the DRIVE PILOT, the Mercedes-Benz Group is aiming to take a decisive step toward conditionally automated driving (SAE Level 3).[5] The DRIVE PILOT was released for sale in Germany in May 2022 after the German Federal Motor Transport Authority issued the new system a licence to operate as an SAE Level 3 system on the basis of the internationally valid UN-R157 regulation. Since that time, customers who drive a Mercedes-Benz S-Class or EQS with corresponding optional equipment can switch to conditional driving automation (SAE Level 3) in congested traffic as well as in traffic jams (up to 60 km/h) on selected stretches of German motorways.

Responsible and transparent representation of interests

B.33

Target	Target horizon
Use political advocacy responsibly to achieve sustainable corporate goals and to facilitate the opinion-forming process at national and international level	Ongoing
Milestone: support sustainable corporate goals with regard to "Electric only" and locally emission-free production through political representation of interests	2039
Make lobbying activities comprehensible and verifiable on the basis of defined evaluation criteria	2022
Milestone: continue stakeholder interviews and derive necessary measures for future political representation of interests	2022

Climate change mitigation and resource conservation are two of the existential challenges of our times. At the same time, the more ambitious the targets set by governments become, the less likely it is that they can be reached through the efforts of the automotive industry and its companies alone. The political framework is the key here, so a cooperative dialogue needs to be maintained between government, business and industry, and society at large — and this is exactly what the External Affairs unit at the Mercedes-Benz Group seeks to accomplish.

As an actor in the transport sector, the Mercedes-Benz Group supports the Paris Climate Agreement: It is convinced of the goals of the agreement.

Accordingly, the Group's political advocacy is clearly aligned with its sustainable business strategy.

1 More information IIHS:
E-Class iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/e-class-4-door-sedan/2023,
GLC iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/glc-4-door-suv/2022,
GLE iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/gle-class-4-door-suv/2023
2 More information test results according to Euro NCAP:
EQE euroncap.com/en/results/mercedes-benz/eqe/47133
3 More information Car-2-x communication euroncap.com/en/ratings-rewards/euro-ncap-advanced-rewards/2022-mercedes-benz-car-to-x-communication/
4 More information test results according to Euro NCAP;
T-Class euroncap.com/en/results/mercedes-benz/t-class/46257
5 The system performs all driving tasks in specific circumstances. Even at SAE level 3, the driver must be able to resume all driving tasks at any time when prompted.

With the legally required registration in the German Lobby Register, the Mercedes-Benz Group AG has committed itself, in addition to its own lobbying principles, to comply with the Code of Conduct for Interest Representatives under the Lobby Register Act. It has made further commitments by voluntarily accrediting its political representatives in the EU Parliament's transparency register. The Group also uses its own Mercedes-Benz Group Climate Policy Report (additional information group.mercedes-benz.com/investors/share/esg/) to inform about its political positions. In addition, the Mercedes-Benz Group publishes further information regarding its stance on relevant, strategic issues affecting its stakeholders on the corporate website (additional information group.mercedes-benz.com/company/advocacy/). Here too, it adheres to the principles of transparent representation of interests.

Governance

The External Affairs (EA) unit is the central coordinating body for political dialogue at the national and international levels. It is located in Stuttgart and falls under the responsibility of the Chairman of the Board of Management. The EA unit shapes the Mercedes-Benz Group's relations via a global network with offices in Berlin, Brussels, Beijing and Washington, as well as corporate representations in various markets.

The Mercedes-Benz Group uses Group-wide established compliance processes to address risks in connection with the political representation of its interests. The Business Practices Office (BPO) whistleblower system accepts complaints and reports relating to compliance issues.

The Mercedes-Benz Group conducts mandatory training courses on a regular basis to ensure the employees comply with statutory requirements and internal guidelines and policies. The Integrity and Legal Affairs unit is responsible for such courses. EA supports the courses when needed by contributing its political expertise. At the beginning of their employment, employees outside External Affairs whose positions also require them to represent Mercedes-Benz in the political environment of their market (e.g. plant management positions) usually participate in a special onboarding process (in the form of an interactive online training module) that prepares them for their tasks and makes them aware of relevant policies.

Party donations and political contributions

In addition, the Mercedes-Benz Group's Lobbying, Political Contributions and Party Donations policy defines responsible approaches to be used in connection with grants, donations to political parties, and other instruments for representing the company's interests in the political realm. The company also has a Donations and Sponsorships Policy in place.

Mercedes-Benz Group AG did not make any financial or non-financial contributions to political parties during the reporting period. This decision was not based on current political or economic events.

B.34

Examples of instruments of stakeholder dialogue

Information	Dialogue	Participation
- Sustainability Report as well as regional reports - Corporate website – Employee portal and internal communication channels – Press and public relations work – Blogs and social media - Plant tours, receptions, Mercedes-Benz Museum – Environmental declarations by the plants – Capital market communication – Climate Policy Report – Sustainability rankings and ratings	– Annual Sustainability Dialogue (Germany/regions) – Local dialogue with residents and municipalities – Internal dialogue sessions on integrity and compliance – Supplier Portal – Membership of sustainability initiatives and networks – Specialist conferences on societal topics and debates – Topic- and project-related discussions – Dialogue formats on future-oriented questions: think tanks, hackathons, ideation challenges – Sustainability Forum – Capital market events: capital market days, investor conferences, roadshows	– Stakeholder consultation in topic-related working groups – Advisory Board for Integrity and Sustainability – Peer review within the framework of sustainability initiatives such as the UN Global Compact

Dialogue and events

For the Mercedes-Benz Group, stakeholder engagement is one of the keys to achieving a sustainable transformation. Discussions with individuals involved in political decisions preferrentially focus on finding sustainable solutions for addressing social challenges.

Within the framework of the responsible political representation of its interests, the Mercedes-Benz Group continuously seeks to establish and maintain a dialogue with government representatives and politicians at its locations worldwide, and it continued to do so in the reporting year. The Mercedes-Benz Group also shares ideas and information with other interest groups and individuals, including groups that are active in politics and society, opinion leaders, experts, citizens, representatives from business and non-governmental organizations (NGOs). Together with these stakeholders, the Mercedes-Benz Group supports the opinion-forming process at both national and international level in order to promote the sustainable business goals and the transformation of the automotive industry. It also addresses future-oriented questions relevant to the Group that go beyond the core automotive issues and feeds these back to the Group management in the context of strategy work.

In order to facilitate open discussions with a wide range of interest groups, External Affairs also conducts its own events at regional, national and international levels.

Within the framework of its responsible approach to the representation of its interests and the forward-looking handling of risks, the Mercedes-Benz Group engages in a targeted dialogue with local stakeholders from government and society when planning new projects or when the need arises to address issues relating to its sites. Board members are also involved in the local dialogue. Through stakeholder mapping, the positions of relevant stakeholders are analysed in advance. The main objective here is to reconcile the interests of the sites in question with the wishes and concerns of local residents and establish conditions that benefit all of the parties involved.

Further information on stakeholders along the supply chain can be found in the chapter Social Compliance.

The Regional Political Dialogue is a long-standing event format from External Affairs. The challenges and opportunities associated with the transformation of the automotive industry, as well as the current corporate strategy were discussed with representatives of state and local governments in July 2022.

Along with its own events in connection with the political representation of its interests, the Mercedes-Benz Group also participates in external events in order to engage with various stakeholders. Among other things, the Group participates in the platform for the state government of Baden-Württemberg's strategic dialogue for the automotive industry.

In addition to the direct dialogue with politicians and government representatives and representatives of interest groups that promote sustainable development, the Mercedes-Benz Group remained active in various sustainability initiatives and networks in 2022. Some of the most important initiatives here are the UN Global Compact (UNGC), econsense — Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V. — Forum for Sustainable Development of German Business, and the World Business Council for Sustainable Development.

Results

During the reporting year, the Mercedes-Benz Group achieved its goal of "making lobbying activities comprehensible and verifiable on the basis of defined evaluation criteria". The Group developed a catalogue of criteria that can be used to assess whether its lobbying positions correspond to its strategy, for example.

The Mercedes-Benz Group also achieved another milestone in 2022 — "continuing stakeholder interviews and deriving necessary measures for the future political representation of its interests". The stakeholder interviews revealed that the Mercedes-Benz Group is viewed as a trustworthy discussion partner in the political realm. Nevertheless, the interviews still revealed potential for improvement. In order to effectively utilize its potential for improvement here, the Mercedes-Benz Group has published further information regarding its advocacy positions on the most important issues affecting the Group and its stakeholders on the Internet (additional information group.mercedes-benz.com/company/advocacy).

The Mercedes-Benz Group is also continuously further developing its partnership portfolio in order to achieve its sustainable business targets. During the Sustainability Dialogue in 2022, participants in the Partnership workshop (including representatives from the Advisory Board for Integrity and Sustainability and representatives from government, business and NGOs) defined criteria for ensuring effective partnerships. These include the following: a clear target for the partnership, a systematic approach, defining performance measures, building up mutual trust, an open exchange of knowledge (open source) and the scalability of the approaches to a solution.

Sustainability Dialogue

As a globally operating organization, the Mercedes-Benz Group wants to contribute to the achievement of the Sustainable Development Goals of the United Nations. An important instrument for implementing these goals is the communication with stakeholders in the form of the Sustainability Dialogue, which has been held annually in Stuttgart since 2008 and brings various stakeholder groups together with members of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG and executive management.

The Mercedes-Benz Group held the Sustainability Dialogue as a hybrid event in 2022. More than 200 external and internal participants in a total of seven working groups engaged in discussions of various topics both on-site in Sindelfingen and online and also participated in a public stakeholder dialogue.

In addition, organizational and thematic preparations were made for the Sustainability Dialogues in China and India scheduled for early 2023.

The Advisory Board as an important source of support

The Advisory Board for Integrity and Sustainability has been providing support for the company's sustainability work since 2012. The board's members are independent external specialists from the fields of science and business, as well as from civic organizations, and include experts who possess specialized knowledge regarding environmental and social policy, the development of transport, traffic and mobility, and human rights and ethical issues. The members of the Advisory Board support the Mercedes-Benz Group with constructive criticism on questions related to integrity and corporate responsibility. The Advisory Board convenes several times a year in meetings that are chaired by the member of the Board of Management responsible for Integrity and Legal Affairs. One of these meetings specifically serves to share information with other members of the Board of Management and members of the Supervisory Board. As part of a Sustainable Strategy Week, the responsible managers from the various specialist units meet with the Advisory Board members to discuss the areas of action and enablers identified in the sustainable business strategy and also talk about targets, strategies, measures and the results achieved with these. The Advisory Board also holds regular meetings with managers and other employees to discuss specific topics. Two new working groups were established in the reporting year in order to strengthen this dialogue. The goal here is to promote more extensive discussions on the topics of "Integrity and employees" and "Climate change mitigation and resource conservation". In 2022, the Advisory Board also addressed, among other things, the new Corporate Citizenship Strategy, the social dimension of sustainability and its impact on the Mercedes-Benz Group, and the topic of climate neutrality.

Fellowship programme for young people

"beVisioneers — The Mercedes-Benz Fellowship" (additional information bevisioneers.world) — this is the name under which The DO School Fellowships gGmbH (The DO School) has designed a support programme. It is funded by Mercedes-Benz AG through donations to The DO School and implemented by the organization's team of experts. Mercedes-Benz AG chose The DO School after a multi-stage selection process and based on the organization's experience and expertise in designing and implementing global support programmes.

The programme's long-term goal is to build a global community of people whose sustainability projects have a positive impact on the environment. The programme is being funded by the proceeds from the auction of a Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé from 1955 during the reporting year. The vehicle was sold for €135 million. Most of the auction proceeds are used to secure the programme's funding through annual donations to The DO Fellowship gGmbH.

Integrity and compliance

B.35

Target	Target horizon
The Mercedes-Benz Group's integrity-related activities are designed to help the company achieve the following key targets:	
– Minimizing risks through knowledge of and compliance with the Integrity Code – All employees and managers behave and act in an ethical and responsible manner – Discussions and dialogue concerning current key integrity topics – Feedback from integrity analyses is incorporated into measures designed to strengthen the culture of integrity	Ongoing
The Mercedes-Benz Group's compliance-related activities are designed to help the company achieve the following key targets in particular:	
– Respect for and upholding of human rights – Compliance with corruption prevention regulations – Maintenance and promotion of fair competition – Ensuring product compliance with technical and regulatory requirements – Adherence to data protection laws – Compliance with all applicable embargoes and sanctions – Prevention of money laundering and the financing of terrorism	Ongoing

Companies only stay successful if their actions are ethical and legally responsible. This is especially the case during times of upheaval and change like those that companies are currently experiencing. Hence, integrity and compliance are very important to the Mercedes-Benz Group.

A corporate culture of integrity

The automotive industry is in a state of radical change. New fields of business are developing and new technologies are raising new questions — both ethical and legal. Moreover, the Covid-19 pandemic has led to profound changes all over the world. In such times of change and uncertainty, value-based action matters more than ever.

That's why integrity is a central element of the Mercedes-Benz Group corporate culture and an enabler that forms an integral part of the company's sustainable business strategy. For the Group, this involves more than just obeying laws and regulations. The Mercedes-Benz Group also aligns all its actions with shared principles, which in particular include fairness, responsibility, respect, openness and transparency.

Integrity in daily business activities

At the Mercedes-Benz Group, integrity, compliance and legal affairs are combined into a single Board of Management division. The Integrity and Legal Affairs division supports all corporate units in their efforts to embed these topics in daily business activities.

The Integrity Management & Corporate Responsibility unit works to promote and enhance integrity within the Mercedes-Benz Group and create a shared understanding of integrity. The goal is to avoid possible risks that can arise due to unethical behaviour and thus to contribute to the company's long-term success. The Head of Integrity Management & Corporate Responsibility reports directly to the member of the Board of Management responsible for Integrity and Legal Affairs.

Corporate principles and the Integrity Code

The Mercedes-Benz Group encourages and enables its employees to consistently uphold its corporate principles. The Integrity Code, which is valid throughout the Group, provides them with guidance because it serves as the shared standard of values, defines the guidelines for all conduct and helps the company make the right decisions.

The Integrity Code is binding on all employees of the Mercedes-Benz Group and the Group companies. Employees from a variety of units all over the world helped to formulate the Integrity Code. It is available in ten languages and includes, among other things, regulations concerning corruption prevention measures, upholding human rights, data management and compliance with technical product requirements. Employees can view the Integrity Code on the employee portal, along with details on how it should be applied and other key information such as FAQs, points of contact and contact persons.

The Mercedes-Benz Group has also formulated a special set of requirements for managers in the Integrity Code. In particular, it expects managers to serve as role models through their ethical behaviour and thus offer guidance for employees.

During the reporting year, the Group revised the content of the Code of Conduct to include topics such as animal welfare issues. The revised Code of Conduct was communicated to employees in early 2023.

Information, dialogue and training

The Mercedes-Benz Group established its Infopoint Integrity in 2015 in order to promote a culture of integrity at the company. Infopoint Integrity is the central point of contact for questions concerning ethical behaviour. Infopoint Integrity works together with specialists including experts in the fields of legal and HR issues, data protection, compliance, diversity and sustainability. It either provides direct support or connects employees with the appropriate contact partners.

During the reporting year, the Mercedes-Benz Group restructured cooperation and activities in the Integrity Network. The Integrity Network is made up of representatives from the business units and serves as a shared communication platform, with the aim of embedding integrity in everyday business life. The focus in 2022 was on establishing this realignment. The Integrity Management controls the Integrity Network and provides the representatives with content, tools and dialogue formats as needed.

Employees can also access the Integrity Toolkit via the employee portal. The Toolkit contains formats for dialogue events, tools for self-reflection, case studies and further information about the topic of integrity.

The Group sets great particular emphasis on direct discussions, and once again conducted a variety of dialogue events with employees at all levels of the hierarchy and with external stakeholders. These dialogue events were conducted virtually because of the protective measures in force due to the Covid-19 pandemic.

In addition, the employees in administrative areas at Mercedes-Benz Group AG and Group companies regularly complete a mandatory web-based training course about integrity that is based on the Integrity Code. Because managers serve as role models, they perform an especially important task with regard to compliance, integrity, legal matters and sustainability. In order to help them as much as possible to carry out this role, the training programme also includes a special mandatory management module.

Employee survey

The results of the 2021 employee survey on Integrity & Compliance have been incorporated into various follow-up measures. The managers of the Mercedes-Benz Group are responsible for the implementation. To support them in their task, the Integrity Management & Corporate Responsibility unit offered webinars in the reporting year. These webinars presented the results of the survey, provided more detailed explanations and featured tools for possible follow-up activities. The culture of integrity within the Mercedes-Benz Group is to be reassessed in 2023.

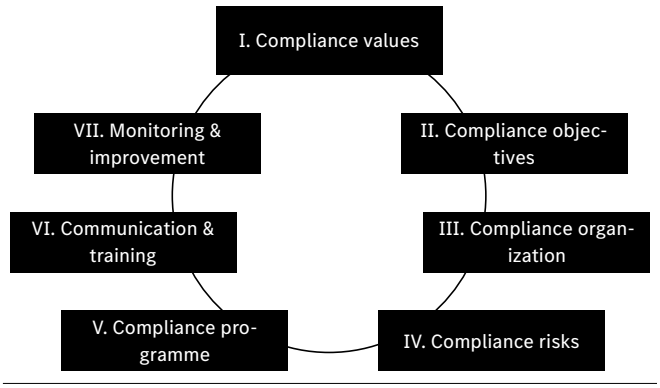
Value-based compliance management

Value-based compliance is an indispensable part of the Mercedes-Benz Group's daily business activities and is firmly embedded in its corporate culture. The company is strongly committed to responsible conduct. It expects its employees to comply with laws, regulations and voluntary self-commitments. The Mercedes-Benz Group has also laid down these expectations in a binding form in its Integrity Code.

Through its Compliance Management System (CMS), the Mercedes-Benz Group aims to promote compliance with laws and policies at the company. The necessary measures are defined by the compliance and legal organizations in a process that also takes the company's business requirements into account in an appropriate manner.

B.36

The Compliance Management System



Focal points of the Compliance Management System

Combating corruption. The Mercedes-Benz Group has committed itself to fighting corruption — because corruption undermines fair competition and thereby harms it and society. The Mercedes-Benz Group's corruption prevention measures extend beyond compliance with national laws and also encompass the guidelines from the OECD Convention on Combating Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transactions (1997) and the United Nations Convention against Corruption (2003).

The Corruption Prevention Compliance Programme at the Mercedes-Benz Group is based on the Group-wide Content Management System (CMS). In order to ensure an independent external assessment of the Corruption Prevention Compliance Programme, the Mercedes-Benz Group AG commissioned KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft to audit the Compliance Management System for corruption prevention in accordance with Standard 980 of the Institute of Public Auditors in Germany. This audit, which was based on the principles of appropriateness, implementation and effectiveness, was successfully completed at the end of 2019.

Promoting fair competition. The Group-wide Antitrust Compliance Programme is oriented to national and international standards for ensuring fair competition. The programme establishes a binding, globally valid company standard that defines how matters of antitrust law are to be assessed. By means of an advisory hotline, guidelines and practical support, Mercedes-Benz Group AG helps its employees around the world to recognize situations that might be critical from an antitrust perspective and to act in compliance with all regulations.

Responsibility for designing and implementing measures for addressing possible antitrust risks lies primarily with the respective Group company's management. The Mercedes-Benz Group monitors the management activities of the respective company within the framework of Group management. To supplement this, the Compliance, Legal Product & Technology and Corporate Audit units conduct monitoring activities at the company's divisions.

In order to ensure an independent external assessment of the Antitrust Compliance Programme, Mercedes-Benz Group AG commissioned KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft to audit the Compliance Management System for antitrust law in accordance with Standard 980 of the Institute of Public Auditors in Germany. This audit, which was based on the principles of appropriateness, implementation and effectiveness, was successfully completed for the second time at the end of 2021, after having also been conducted in 2016.

Compliance with technical and regulatory requirements

For Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans, technical compliance means adhering to technology-related laws, regulatory requirements and standards. The objective here is to identify risks within the product creation process (product development and certification) at an early stage and to implement preventive measures. For this purpose, the Group has established a technical Compliance Management System (tCMS) in its automotive divisions. The Mercedes-Benz Group's objective is to ensure that Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans comply with all legal and regulatory requirements throughout the entire product development and certification process. The tCMS defines values, principles, structures and processes in order to provide employees with guidance and orientation, especially with regard to challenging questions on how to interpret technical regulations.

The "Speak up" and "Judgement calls" commitment statements jointly formulated by the integrity management team and the development units provide all employees in the development and certification units with a basis for a common understanding of responsible behaviour in the product creation process and are firmly embedded within the respective organizations by means of additional measures within the units.

In order to ensure an independent external assessment of the tCMS, Mercedes-Benz Group AG commissioned KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft to audit the tCMS with a focus on relevance to emissions in accordance with Standard 980 of the Institute of Public Auditors in Germany. This audit, which was based on the principles of appropriateness, implementation and effectiveness, was successfully completed at the end of 2020.

Responsible use of data Data responsibility is more than data protection. The key aims are the sustainable design of data-based business models and the responsible handling of data in the interests of customers, employees and other stakeholders. In order to achieve these aims, the Mercedes-Benz Group has introduced measures such as establishing the Group-wide Data Governance System. This system primarily consists of the data governance structure, the data model, the data culture and a data compliance management system. The Data Compliance Management System supports the Mercedes-Benz Group in the systematic risk-based planning, implementation and continuous monitoring of measures to ensure compliance with the data protection requirements. It takes into account the existing applicable data-protection regulations.

The implementation of data governance in the divisions of the Mercedes-Benz Group is the responsibility of the various bodies for data and data analytics. Within Mercedes-Benz Group AG, a Digital Governance Board that includes members of the Board of Management has been created. Since the beginning of 2022, this board has been continuing the work previously conducted by the former Data Governance Committee. The body defines the framework for Group-wide core topics of digital governance and thus supports the digital transformation of the Group. The Chief Officer Corporate Data Protection at the Mercedes-Benz Group performs the tasks required by law to ensure compliance with data protection rules.

The Mercedes-Benz Group sets a high standard for the handling of customers' personal data. Customers use the Mercedes me Privacy Center, which was introduced in 2021, to obtain an even faster and more straightforward overview of what personal data of theirs is stored by the company. They can decide for which purposes Mercedes-Benz is allowed to use this data. The focus here is on user-friendliness. The customer can directly navigate to his or her available choices via three intuitive categories. This service underlines the principles of choice and transparency as set out in the data vision and stands for the responsible handling of data. On the basis of its data vision and the principles of its data vision, the Mercedes-Benz Group focused on strengthening customers' trust in the Mercedes-Benz Group's data processing in the year under review.

Sanctions compliance, export controls and the prevention of money laundering and the financing of terrorism. Money laundering and the financing of terrorism cause tremendous damage — to the economy and society in equal measure. Even an accusation of money laundering can compromise the Group's reputation and have financial consequences for the Mercedes-Benz Group, as well as for its shareholders and stakeholders. For this reason, the prevention of money laundering and the financing of terrorism, and the implementation of appropriate measures to combat both, are defined as central compliance goals in the Group's Integrity Code.

In order to effectively combat and prevent money laundering, the Mercedes-Benz Group established a two-pillar model (trade in goods and mobility services) which aims to take into account the different regulatory requirements in the area of goods trading on the one hand and the area of financial services on the other. It uses an integrated compliance approach to check applicable sanction lists and restrictions on certain goods and implements measures for the prevention of money laundering and the financing of terrorism. On the one hand, these measures aim to prevent supranational and national sanctions and embargoes from being evaded; on the other, money laundering, the financing of terrorism, organized crime and other types of corporate crime are to be combated.

Compliance organization

The compliance organization at the Mercedes-Benz Group is structured functionally, regionally and along the value chain. As a result, it can provide effective support — for example, by means of guidelines and advice. Contact persons are available to each function and region. In addition, a global network of local contact persons makes sure that the Group's compliance standards are met. The contact persons help the management at the companies implement the Mercedes-Benz Group's compliance programme at their respective sites.

Moreover, the Compliance Board provides guidance regarding overarching compliance topics and monitors activities to see whether the Group's compliance measures are effective. The Board's mission is to react promptly to changes in business models and the business environment, deal with regulatory developments and continuously enhance the CMS. The Compliance Board consists of representatives of the compliance and

legal affairs departments. It meets regularly and as needed, and is chaired by the Chief Compliance Officer and Vice President Legal Product & Technology.

The Chief Compliance Officer and Vice President Legal Product & Technology reports directly to the member of the Board of Management for Integrity and Legal Affairs and to the Audit Committee of the Supervisory Board. He also reports regularly to the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG at regular intervals and as needed on matters such as the status of the CMS and its further development, as well as the BPO whistleblower system.

In addition, the Chief Compliance Officer and Vice President Legal Product & Technology reports to the Group Risk Management Committee. From the Mercedes-Benz Group's perspective, the structure of the reporting lines safeguards the compliance officers' independence from the business divisions.

Compliance risks

The Mercedes-Benz Group examines and evaluates its companies and corporate departments systematically each year in order to reduce compliance risks. In this process, the Mercedes-Benz Group uses, for example, centrally available information about its companies, such as revenue, business models and relations with business partners. If necessary, other locally sourced information is supplemented. The results of these analyses are the foundation of the Group's compliance risk control.

Compliance programme

The compliance programme comprises principles and measures that are designed to reduce compliance risks and prevent violations of laws and regulations. The individual measures are based on the knowledge gained through the Group's systematic compliance risk analysis. The Mercedes-Benz Group focuses, among other things, on the following aspects: the continuous raising of awareness of compliance issues, the systematic tracking of information received regarding misconduct, and the formulation of clear standards for the behaviour of business partners. All of these points are addressed in greater detail in a later section.

The BPO whistleblower system

The Business Practices Office (BPO) whistleblower system enables all employees worldwide, as well as business partners and third parties, to report violations of the rules. The BPO is available around the clock to receive information, which can be sent by e-mail or normal mail or by filling out a special online form. External toll-free hotlines are also available in Brazil, Japan, South Africa and the United States. Reports can also be submitted anonymously if local laws permit this. In Germany, whistleblower reports can also be submitted to an external neutral intermediary in addition to the BPO.

The information provided to the BPO whistleblower system enables the Mercedes-Benz Group to learn about potential risks and thus to prevent damage to the Group and its employees and business partners, as well as to protect individuals who might be harmed by misconduct. A globally valid corporate policy defines BPO procedures and the corresponding responsibilities. This policy aims to ensure a fair and transparent process that takes into account the principle of proportionality for the affected parties, while also giving protection to whistleblowers. It also defines a standard for the Mercedes-Benz Group's evaluation of incidents of misconduct and decisions about their consequences.

If the initial risk-based assessment of an incident categorizes it as a low-risk rule violation for the Mercedes-Benz Group, the BPO hands the case over to the responsible unit — for example, the HR department, Corporate Security or Corporate Data Protection. The respective unit investigates the incident and deals with the case on its own authority. Examples of rule violations with a low risk include theft, breach of trust, and undue enrichment valued at less than €100,000 — if the violation does not fall into the category of corruption.

If the BPO's risk-based initial assessment categorizes an incident as a rule violation with a high risk for the Mercedes-Benz Group or for individuals affected by the violation, the BPO hands the case over to an investigation unit. The BPO provides support for the subsequent investigation until the case is closed. Examples of high-risk rule violations include offences related to corruption, breaches of antitrust law and violations of anti-money laundering regulations, as well as infringements of binding technical provisions or environmental protection

regulations. Personal matters, such as incidents of sexual harassment or human rights violations, are also considered high-risk rule violations.

In an effort to constantly increase trust in the BPO whistleblower system and make it even better known to employees, the Mercedes-Benz Group uses a variety of communication measures. Here, the company also takes into account the knowledge gained from the most recent employee survey. The Group provides informational materials such as country-specific information cards, pocket guides and an instructional video that is available in ten different languages. The Mercedes-Benz Group also holds dialogue events at which it provides employees with information about the BPO. In addition, the company regularly informs employees about the type and number of reported violations and makes case studies available on a quarterly basis.

Sales partners and suppliers

The Mercedes-Benz Group expects not only its employees to comply with laws and regulations. The Group also requires its sales partners and suppliers to adhere to clear compliance requirements, because it regards integrity and conformity with regulations as a precondition for trust-based cooperation. The Business Partner Standards describe in detail exactly what the Mercedes-Benz Group expects of its business partners.

In the selection of direct sales partners and in existing sales partnerships, the Group ensures that its business partners comply with laws and observe ethical principles. In order to monitor this, the Mercedes-Benz Group uses a globally standardized, risk-based Sales Business Partner Due Diligence Process. During the reporting year, the Group subjected all of the new sales partners to a due diligence audit. In addition, it audits the existing sales partners as part of the monitoring process. Monitoring in this area is designed to ensure that the company can identify possible integrity violations by its sales partners. The Mercedes-Benz Group also reserves the right to terminate cooperation with, or terminate the selection process for, any sales partner who fails to comply with the Group's standards. In addition, the Mercedes-Benz Group works with its procurement units to continuously improve processes for selecting and cooperating with suppliers.

The Mercedes-Benz Group's Responsible Sourcing Standards replaced the Supplier Sustainability Standards in the reporting year and therefore now apply to the suppliers. On the basis of these standards and the Integrity Code, the Mercedes-Benz Group makes a Compliance Awareness Module available to each of its suppliers and sales partners. These modules are intended to sensitize them to current integrity and compliance requirements such as those related to anti-corruption measures and technical compliance. Through these measures, the Mercedes-Benz Group also offers its suppliers and sales partners assistance for dealing with possible compliance risks.

Communication and training

Mercedes-Benz Group offers an extensive range of compliance training courses that are based on its Integrity Code — for example, courses for employees in administrative areas and for members of the Supervisory Board and the executive management of Group companies.

The contents and topics of the training courses are tailored to the roles and functions of the respective target group. Mercedes-Benz Group AG regularly analyses the need for its training programme, expands or adapts it as necessary and conducts evaluations.

Effectiveness

Each year, the Mercedes-Benz Group checks the processes and measures of the CMS and conducts analyses to find out whether the measures are appropriate and effective. For these activities, the Mercedes-Benz Group relies on information about the Group companies as well as additional locally gathered information. The Group also monitors their processes regularly on the basis of key performance indicators such as the duration and quality of individual processes. To determine these indicators, the Mercedes-Benz Group checks, among other things, whether formal requirements are being met and whether the content is complete. It also takes into account the knowledge gained through both internal and independent external assessments.

If changed risks or new legal requirements call for adjustments, the Mercedes-Benz Group adapts the CMS accordingly. The Group companies implement the improvement measures derived from this process. The companies also regularly monitor these measures to determine their effectiveness and inform the responsible management committees about the results of their monitoring process.

Reported violations

The Business Practices Office (BPO) whistleblower system enables all employees, as well as business partners and third parties, to report misconduct anywhere in the world. A total of 72 new cases were opened during the reporting year (2021: 33 cases). Overall, 19 cases were closed "with merit". In these cases, the initial suspicion was confirmed. Of these cases, two were in the Environmental Violations category, one was in the Data Protection category and four were in the Reputational Damage category. In ten cases, accusations of inappropriate behaviour of employees toward third parties were confirmed — e.g. racism or sexual harassment. One case fell into the category of Antitrust Law. Another case fell into the category of Injury to Physical Integrity. With regard to those cases that are closed "with merit", the Mercedes-Benz Group decides on appropriate response measures in line with the principles of proportionality and fairness. The personnel measures in 2022 included admonishments, warnings and terminations without notice.

Social compliance

B.37

Target	Target horizon
Define and implement protective measures for addressing 100% of the Mercedes-Benz Group's production raw materials that pose an increased risk of human rights violations	2028
Milestone: review 70% of all the production raw materials used by the Mercedes-Benz Group that pose an increased risk of human rights violations and define any necessary remediation measures	2025
Milestone: review 50% of all the production raw materials used by the Mercedes-Benz Group that pose an increased risk of human rights violations and define any necessary remediation measures	2023
Review 100% of the merchandise groups from the service supply chains that we use and which pose a higher risk of human rights violations	2026

The goal of the Mercedes-Benz Group is to combine achieving business success with acting responsibly toward the environment, people and society — and doing so along the entire value chain.

The expansion of electric mobility in particular is also further increasing public interest in respect for human rights within the automotive supply chain, because the production of battery cells requires the use of raw materials such as lithium and cobalt. These raw materials often come from countries where there is a risk that they are mined under conditions that could be critical from a human rights standpoint.

In addition to the interest expressed by consumers and civil organizations, the Mercedes-Benz Group is also observing increasing interest in human rights issues by investors and rating agencies. Human rights issues are increasingly having an influence on investment decisions.

Respect for human rights has key importance for the Mercedes-Benz Group and is an obligation as well as a mission for the Group. The company has therefore made upholding human rights an area of action of its sustainable business strategy. The Mercedes-Benz Group also introduced a corresponding risk-based system to ensure ongoing human rights due diligence. The measurable targets and key figures for the system are defined in the sustainable business strategy.

Policy commitment

Respect for human rights is a fundamental component of responsible corporate governance at the Mercedes-Benz Group. The Mercedes-Benz Group is committed to ensuring that human rights are respected and upheld along the entire value chain in all Group companies and by partners and suppliers. The Principles of Social Responsibility and Human Rights reflect this voluntary self-commitment. They supplement and specify the principles of human rights and good working conditions in the Mercedes-Benz Group's Integrity Code. The Principles of Social Responsibility and Human Rights apply to all employees worldwide.

Additional information about requirements along the supply chain can also be found in the chapter Sustainability as a driver of change.

Organizational embedding

The Social Compliance department serves as the centre of competence for human rights. This department works closely with the specialist units responsible for operational implementation of the company's human rights due diligence obligations, and with the procurement units in particular. Overarching activities relating to human rights issues are managed by the Mercedes-Benz Group AG Board of Management division Integrity and Legal Affairs. The division is responsible for drawing up the Principles of Social Responsibility and Human Rights and it also manages human rights due diligence obligations within the Mercedes-Benz Group via the Group's Human Rights Respect System (HRRS). The responsible member of the Board of Management regularly obtains information and corresponding reports about the Group's human rights activities. group.mercedes-benz.com/sustainability/human-rights/hrrs/

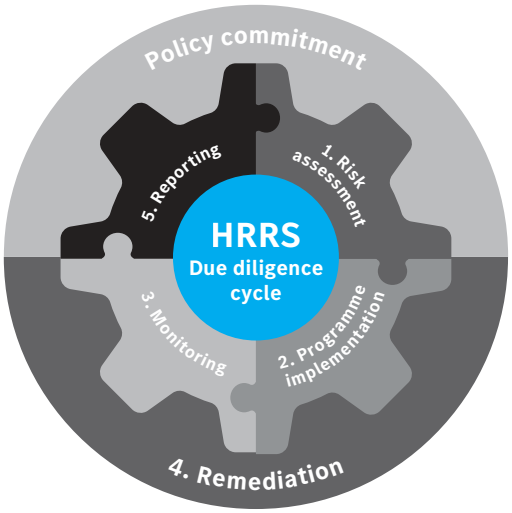
During the reporting year, the Mercedes-Benz Group resolved for the first time to designate a Human Rights Officer. The Human Rights Officer is responsible for monitoring compliance with the Principles of Social Responsibility and Human Rights and the HRRS and reports to the member of the Board of Management responsible for Integrity and Legal Affairs. The Human Rights Officer is also a member of the Group Sustainability Board and reports annually and as needed to the Mercedes-Benz Group AG Board of Management on particularly relevant human rights issues and the status of implementation of the Principles of Social Responsibility and Human Rights. The Chief Compliance Officer serves as the Human Rights Officer at the Mercedes-Benz Group.

Examination of human rights risks

The **Human Rights Respect System (HRRS)** is the Mercedes-Benz Group's approach to fulfilling its human rights due diligence obligations. It encompasses the protection of the Mercedes-Benz Group's own employees via the Social Compliance Management System (Social CMS) in Group companies, as well as the processes used to monitor human rights due diligence in supply chains. The Mercedes-Benz Group utilizes this human rights due diligence approach to examine Group companies and their direct suppliers (tier 1) and also, from a risk-based standpoint, indirect suppliers (beyond tier 1).

The HRRS is to be understood as a due diligence cycle that basically consists of four steps: 1. Risk assessment, 2. Programme implementation, 3. Monitoring, and 4. Reporting. It is designed to identify risks and possible and actual negative effects of business activities on human rights early on, to systematically avoid such effects and, if necessary, to initiate countermeasures.

B.38 Human Rights Respect System



The Mercedes-Benz Group continues to expand the HRRS step by step and also involves external stakeholders in this process. The stakeholders include rights holders such as employees and their representatives, as well as local residents. The Mercedes-Benz Group also holds talks with international NGOs and other organizations concerning the human rights risks arising from the extraction of certain raw materials.

The Mercedes-Benz Group uses the **Social Compliance Management System** (Social CMS) to identify and address in particular human rights risks that can arise among employees in its own Group companies. The Group has integrated the Social CMS and the topic of human rights at its Group companies into its central and systematic compliance risk management process. Within the framework of this process, the Mercedes-Benz Group develops packages of risk specific measures that are then assigned to the affected Group companies and modified as needed. The Compliance Responsibles in the global compliance network are also incorporated into the process. Using the information thus gained as a basis, the Mercedes-Benz Group produces an overall risk analysis for the Group companies.

Human rights risks in the supply chains

Production materials. The Mercedes-Benz Group focuses especially on critical raw materials when assessing human rights risks in the production-material supply chain.

The 24 critical raw materials that were identified during a preliminary risk assessment will be gradually examined in more detail between now and 2028. This review basically consists of three steps:

1. Increasing transparency along the raw material supply chains — especially with regard to certain key components such as battery cells. To this end, Mercedes-Benz AG contacts the suppliers of the relevant components, for example, and asks them to disclose their structure of subcontractors.

2. Identification of risk hotspots in these supply chains, e.g. on the basis of the specific risks in the individual mining countries.

3. Definition and implementation of measures for the risk hotspots and review of whether they are effective over the long term.

The Procurement department of Mercedes-Benz AG monitors the human rights compliance of direct suppliers of production materials. Procurement regularly conducts risk analyses that also include on-site CSR audits and an annual database research procedure. Its objective here is to identify possible violations of sustainability and compliance rules an early stage on the basis of the latest supplier data. Should any red flags be revealed, Mercedes-Benz Procurement initiates an extensive examination of the situation. If the supplier does not sufficiently remedy the criticized processes, the company makes individual decisions regarding the next steps. In especially serious cases, these decisions can also be made by management bodies. As a last resort, this can also lead to the discontinuation of Mercedes-Benz AG's business relationship with a supplier.

The Mercedes-Benz AG also continued to conduct audits at production material suppliers in 2022, when a total of 825 on-site audits were completed. Some of these audits were conducted virtually due to the Covid-19 pandemic.

Services. The Mercedes-Benz Group also ensures that its service providers share responsibility for respecting human rights and for other sustainability-related aspects. International Procurement Services (IPS) evaluates all new service providers in risk countries and critical procurement segments to determine whether they fulfil social and environmental standards, are ethical in their business operations, and properly implement policies.

The Group used a preliminary risk analysis as a basis for identifying 27 services that are potentially critical from a human rights standpoint. In cooperation with a team of experts, the results of this analysis were then used to create a list of questions. Service providers are required to answer these questions. The goal of the Mercedes-Benz Group here is to identify any increased human rights risks for certain services and sectors. This gives the Group a transparent overview of the risks and enables it to initiate targeted analyses of the status quo and engage in a productive dialogue with relevant service providers.

The Mercedes-Benz Group also audits its service providers' due diligence activities. These audits focus on assessments of service providers in high-risk countries. The Group supplements its assessments with document checks and database research in order to ensure the information is plausible. During the year under review, the on-site audits and screenings of direct suppliers of the Mercedes-Benz Group that were conducted by IPS discovered no specific suspected cases of child labour or forced labour, nor were there any indications of violations of the right to collective bargaining or freedom of association.

Raising awareness of human rights issues

The Mercedes-Benz Group uses the Integrity Code and the Principles of Social Responsibility and Human Rights to provide its employees with information about the topic of human rights principles and to raise their awareness of human rights risks. The provisions of the Integrity Code and the Principles are binding on all employees. During the reporting year, the Principles were integrated into existing training concepts, such as the mandatory web-based basic module Integrity@Work.

Since 2018, the Mercedes-Benz Group has been cooperating with the Drive Sustainability initiative on the implementation of measures to make production material suppliers in various focus countries more aware of the importance of sustainability, for example by providing such suppliers with information on this issue. The Group selected the respective countries jointly with the initiative. During the reporting year, supplier training courses that had been scheduled to take place in Mexico and the United States were held as web-based events due to the Covid-19 pandemic.

Complaint management

The Group offers employees and external whistleblowers various channels through which they can report suspected human rights violations and rule violations and also request remedy. These channels thus also help the company identify and assess human rights risks throughout the organization. Both the company BPO (Business Practices Office) whistleblower system and the World Employee Committee are available to receive reports of suspected human rights violations.

EU taxonomy

One of the important goals of the Commission Action Plan on Financing Sustainable Growth in the context of the European Green Deal is to divert capital flows to sustainable investments. This is also the logic behind the EU taxonomy regulation (EU 2020/852) that came into force in mid-2020. This regulation governs the establishment of a standardized and legally binding classification system that defines which economic activities in the EU are considered to be aligned with the taxonomy — and thus environmentally sustainable with regard to the six environmental objectives established by the regulation.

- Climate change mitigation
- Climate change adaptation
- Sustainable use and protection of water and marine resources
- Transition to a circular economy
- Pollution prevention and control
- Protection and restoration of biodiversity and ecosystems

Companies that are required to publish a Non-Financial Declaration must also comply with the taxonomy regulation. According to Article 8 of the taxonomy regulation, the taxonomy-aligned proportions of revenue, capital expenditure and operating expenditure accounted for by environmentally sustainable economic activities are to be reported on an annual basis.

Taxonomy eligibility

Taxonomy eligibility is assessed in an initial step. For an economic activity to be taxonomy-eligible, that activity must be mentioned and explained in further detail in the delegated acts for the taxonomy regulation. Descriptions of relevant activities and technical screening criteria are currently available as delegated act (EU 2021/2139) for the first two environmental objectives (climate change mitigation and climate change adaptation). Climate change mitigation in particular is to be regarded as the relevant environmental objective for the Mercedes-Benz Group.

On the basis of the descriptions contained in the delegated act relating to climate change mitigation, the following taxonomy-eligible economic activities have been identified for the Group:

- Economic activity 3.3: encompasses manufacture of low-carbon transport technologies in connection with the production of cars and vans

- Economic activity 6.5: encompasses leasing and financing of low-carbon cars and vans

- Economic activity 6.6: encompasses leasing and financing of low-carbon trucks

In a final Interpretation Document that the European Commission published on 6 October 2022, the Commission stated that the term "low-carbon" only relates to the assessment of taxonomy alignment within the framework of the technical screening criteria and is not relevant for reporting on taxonomy eligibility. With regard to automakers in particular and as an example, the document shows that the activity "manufacture of low-carbon vehicles" also includes vehicles with combustion engines. For the Mercedes-Benz Group, this clarification by the European Commission means that the manufacture of all Group vehicles is reported as taxonomy-eligible.

Economic activity 6.5 relates to leasing and sales financing of all vehicles purchased from third parties.

Economic activity 6.6 mainly comprises the continuing Daimler Truck portfolio at Mercedes-Benz Mobility.

Economic activities in certain energy sectors as specified in the complementary delegated act to climate objectives exist at Mercedes-Benz Group only to an immaterial extent and exclusiviely serve the operation of economic activity 3.3.

Taxonomy alignment

In a further step, taxonomy alignment must be assessed for taxonomy-eligible economic activities. Only taxonomy-eligible activities can be considered as environmentally sustainable activities, or as being taxonomy-aligned, provided they meet certain technical screening criteria. Here, the fulfilment of certain technical screening criteria with regard to the relevant economic activities must make a substantial contribution to an environmental objective defined by the taxonomy regulation and, on the basis of defined "do no significant harm" criteria (DNSH criteria), also exclude the possibility of significant interference with another environmental objective. It must also be ensured that minimum standards are met with regard to issues such as upholding human rights or combating corruption (minimum safeguards).

Fulfilment of a substantial contribution to the climate change mitigation environmental objective
According to the delegated act, all vehicles complying with the limit value of 50g CO_2/km per vehicle (in accordance with the WLTP) as defined in the technical screening criteria make a substantial contribution to the climate change mitigation environmental objective. At Mercedes-Benz Group all-electric vehicles as well as the majority of plug-in hybrid vehicles are below this threshold. These vehicles are hereafter referred to as "low-carbon vehicles".

Exclusion of the possibility of significant interference on the basis of the "do no significant harm" criteria
Compliance with DNSH criteria is used in a second step to demonstrate that the economic activities in question do not significantly interfere with other environmental objectives.

In connection with economic activity 3.3, the fulfilment of these criteria was basically assessed at the level of those consolidated production sites where low-carbon vehicles or associated components are currently being manufactured or will be manufactured in the future.

In connection with economic activity 6.5, the analysis of the criteria has to be performed on the basis of the respective low-carbon vehicles.

Climate change adaptation. A climate risk assessment was conducted for relevant production sites in order to analyse physical climate risks on the basis of significant climate-related hazards. Adaptation measures were then evaluated on the basis of the identified risk exposure. The analysis took into account recognized scenarios from the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), including one scenario that depicts the biggest physical impacts. Various time horizons (e.g. 2040) and a trend analysis were examined. The verification of the DNSH criteria for economic activity 6.5 is essentially based on the consideration of relevant conditions of use and the environment, such as heat and cold requirements in the context of vehicle development and testing.

Sustainable use and protection of water and maritime resources. With regard to the production of low-carbon vehicles, the Mercedes-Benz Group ensures fulfilment of the DNSH criteria mainly through the use of established environmental management systems and internal environmental risk assessments (environmental due diligence process). The company has established environmental management systems at its production sites around the world in accordance with EMAS or ISO 14001. These environmental management systems are certified at regular intervals. As part of the internal environmental risk assessments, consolidated production sites are evaluated according to a number of factors, including those relating to water quality. Recommendations for minimizing risks are then drawn up and the progress is appropriately monitored. The Group also uses external data sources to identify sites that are subject to risks regarding water scarcity.

Transition to a circular economy. With regard to economic activity 3.3, the EU taxonomy regulation requires an assessment and, if possible, the application of measures that promote the transition to a circular economy, including the use of secondary materials, high durability of products and waste management in production. When developing products, the Mercedes-Benz Group considers the concept of circular economy from the very start and has set itself the overarching goal of increasing its use of secondary materials. In line with the relevant provisions, and in accordance with ISO 22628, 85% of the materials used in Mercedes-Benz cars and light commercial vehicles can be recycled and 95% can be reused or recovered. Among other things, this complies with the requirements of economic activity 6.5.

The Mercedes-Benz Group is intensifying its efforts to use lower volumes of raw materials and other materials at its production sites as well. In accordance with the waste hierarchy, the company's primary goal is to avoid waste. For its production sites worldwide, the Mercedes-Benz Group has set reduction targets for factors such as total waste volume and waste volume for disposal per vehicle. Waste management is also a component of the Group's internal environmental risk assessments.

Pollution prevention and control. With regard to the DNSH criteria, the EU taxonomy for economic activity 3.3 under Annex C of the delegated act relating to climate change mitigation refers to the concept of avoiding the manufacturing, placing on the market or use of restricted substances subject to current European legislation on chemicals, as well as of other groups of substances that go beyond that (defined under sections f) and g) in the mentioned annex). However these requirements contain an exemption rule which is applied by Mercedes-Benz Group. With regard to the regulation of chemicals, the Group has established internal guidelines and approval and monitoring procedures for production-related and product-related activities. The Mercedes-Benz Group has also defined specifications for substitution analyses, and thus for the use of less critical hazardous substances.

For economic activity 6.5, the DNSH criteria refer to compliance with various product-related European regulations and directives on, among other things, emission limits and rolling resistance coefficients — as well as rolling noise requirements for tyres. Only all-electric vehicles in the area of application of those EU laws are currently considered in the taxonomy-aligned scope of economic activity 6.5.

In due consideration of a further FAQ document of the EU Commission (published as a Draft Commission Notice on December 19, 2022) only tyres corresponding to the two highest classes for rolling resistance coefficients available on the market and at the same time the highest class for external rolling noise available on the market fulfill DNSH requirements for the respective vehicles. For the analysis the time of market placement was used. For the assessment of the respective classes available on the market, the data of the European Product Database for Energy Labelling (EPREL) shall be used. For vans, such an assessment of tyre classes available on the market for the respective vehicles according to EPREL database has been performed. For passenger cars, the theoretical two

highest fuel efficiency classes and the highest external rolling noise class were analyzed without considering EPREL data. On this basis, the entire vehicle portfolio of all-electric vehicles without differentiating between economic activities and therefore without differentiating between sales and leasing vehicles has been analysed and assessed. Thus a proportionate share of passenger cars with the respective highest tyre classes has been determined.

Protection and restoration of biodiversity and ecosystems. To demonstrate the requirements for economic activity 3.3 with regard to the environmental objective of biodiversity and ecosystems, ecologically sensitive or protected areas in the neighbourhood are documented and taken into account as part of the internal environmental risk assessments. Furthermore, examination of the surrounding areas is part of the location planning process.

Fulfilment of minimum safeguards
An economic activity can only be classified as environmentally sustainable within the meaning of the taxonomy if it is also conducted in accordance with certain minimum standards that are based on international frameworks. Here, Article 18 of the taxonomy regulation references the OECD Guidelines for Multinational Enterprises, the United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights (including the basic principles and rights from the eight core conventions defined in the International Labour Organisation's Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work), and the International Bill of Human Rights. The taxonomy regulation itself does not further specify the standards.

The report published by the Platform on Sustainable Finance in October 2022 (Final Report on Minimum Safeguards) assists companies with the interpretation of the scope and application of the minimum standards. This report forms the foundation for the application of minimum standards and the associated reporting at Mercedes-Benz Group. Key issue areas here are human rights and labour rights (see the chapter Social compliance, p. 115 and the chapter Occupational health and safety, p. 101), the prevention of corruption and the promotion of fair competition (see the chapters Compliance management system, p. 110 Combating corruption, p. 111 and Promoting fair competition, p. 111), and responsible tax practices (see the chapter Tax obligation, p. 88). The verification of compliance here basically involves demonstrating the existence of suitable due diligence processes on group level and the fact that no judicial rulings in the final instance have been made due to serious violations in the aforementioned areas.

Reporting on the taxonomy-aligned proportions of environmentally sustainable economic activities

The sections below present information on the proportion of revenue, capital expenditure and operating expenditure accounted for by environmentally sustainable economic activities at the Mercedes-Benz Group.

The individual figures for revenue, capital expenditure and operating expenditure are precisely allocated to a specific economic activity and environmental objective. This prevents double counting.

The calculations for the key figures are based on the Consolidated Financial Statements in accordance with IFRS. Due to an exemption granted by the EU, only the proportions of taxonomy-eligible economic activities were obliged to be reported in the previous year. The provision of comparative information is not yet legally required in the reporting year.

Revenue

B.39

Revenue[1]

Economic activities	Absolute revenue	Proportion of revenue	Criteria for a material contribution: Climate change mitigation	Criteria for a material contribution: Climate change adaptation	DNSH criteria ("do no significant harm")	Minimum safeguards	Taxonomy aligned proportion of revenue 2022	Category: Enabling activity (E)/ Transitional activity (T)
	In millions of euros	in %	in %	in %	Yes/No	Yes/No	in %	E/T
A. TAXONOMY-ELIGIBLE ACTIVITIES								
A.1 Environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned)								
3.3 Manufacture of low-carbon technologies for transport	**14,660**	10	100	0	Yes	Yes	10	E
6.5 Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles	334	0	100	0	Yes	Yes	0	T[2]
Revenue of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1)	14,994	**10**	100	0			**10**	
A.2 Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities)								
3.3 Manufacturing of low-carbon technologies for transport	108,206	72						
6.5 Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles	22,773	15						
6.6 Freight transport services by road	854	1						
Revenue of Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2)	**131,833**	**88**						
Total (A.1 + A.2)	**146,827**	**98**						
B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES								
Revenue of Taxonomy-non-eligible activities (B)	**3,190**	**2**						
Total A + B	**150,017**	**100**						

1 The key figures were audited in order to obtain limited assurance as part of a separate assurance engagement of the sustainability report. An exception to this is the total (total A + B) which was audited with reasonable assurance as a Group key figure.
2 Only the share attributable to our plug-in hybrid vehicles is a transitional activity.

Taxonomy eligibility of revenue

For the share of taxonomy-eligible revenue (under A in the table), the taxonomy-eligible revenue is considered in relation to the total revenue of the Group.

In this process, the denominator takes into account all the revenue generated at the consolidated companies that are to be included in the calculations. The revenue, as disclosed in the consolidated statement of income, amounted to €150,017 million in the reporting year (see Note 5 in the Notes to the Consolidated Financial Statements).

The numerator was calculated by examining this revenue to determine how much of it was generated in connection with manufacturing or the leasing or financing of vehicles. This applies to almost all of the revenue generated by the Mercedes-Benz Group. Excluded from this are in particular revenues from the sale of used vehicles, which Mercedes-Benz Group has purchased from third parties.

Taxonomy alignment of revenue

In order to calculate the taxonomy-aligned proportion of economic activities (under A1 in the table), revenues were examined to determine the extent to which they were generated with low-carbon vehicles in order to assess whether a substantial contribution had been made to climate change mitigation. Compliance with DNSH criteria was also assessed.

For the major proportion of the revenue, in particular from the new and used vehicle business and leasing and sales financing activities, a direct attribution was made of the revenue accounted for by low-carbon vehicles. With regard to other revenue components, especially revenue from the spare parts business and service and maintenance contracts, or attribution of discounts granted for large procurement volumes, it is not possible to directly assign revenue to low-carbon vehicles. In these cases, suitable allocations were therefore used for the various revenue components. These classifications are based on current or historical vehicle sales data for the fleet that is currently on the market and data on production volumes.

By the end of this decade, the Mercedes-Benz Group intends to be all-electric wherever market conditions allow. The strategic step to “Electric only” will accelerate the transformation of the company to an all-electric and software-driven future. In line with this strategy and the associated planned sales figures for low-emission vehicles, the Mercedes-Benz Group expects the share of the revenue generated by low-carbon vehicles to rise significantly in the years ahead. Further information can be found in the chapter Environmental issues.

Capital expenditure

B.40

Capital expenditure[1]

Economic activities	Absolute Capital expenditure	Proportion of Capital expenditure	Criteria for a material contribution: Climate change mitigation	Criteria for a material contribution: Climate change adaptation	DNSH criteria ("do no significant harm")	Minimum safeguards	Taxonomy aligned proportion of Capital expenditure in 2022	Category: Enabling activity (E)/ Transitional activity (T)
	In millions of euros	in %	in %	in %	Yes/No	Yes/No	in %	E/T
A. TAXONOMY ELIGIBLE ACTIVITIES								
A.1 Environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned)								
3.3 Manufacture of low-carbon technologies for transport	3,732	20	100	0	Yes	Yes	20	E
6.5 Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles	325	2	100	0	Yes	Yes	2	T[2]
Capital expenditure of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1)	**4,057**	**22**	100	0			**22**	
A.2 Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities)								
3.3 Manufacturing of low-carbon technologies for transport	4,092	22						
6.5 Transport by motorbikes, passenger cars and light commercial vehicles	10,220	56						
Capital expenditure of taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2)	**14,312**	**78**						
Total (A.1 + A.2)	**18,369**	**100**						
B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES								
Capital expenditure of Taxonomy-non-eligible activities (B)	**0**	**0**						
Total A + B	**18,369**	**100**						

1 The key figures were audited in order to obtain limited assurance as part of a separate assurance engagement of the sustainability report. An exception to this is the total (total A + B) which was audited with reasonable assurance as a Group key figure.
2 Only the share attributable to our plug-in hybrid vehicles is a transitional activity.

Taxonomy eligibility of capital expenditure
For the share of taxonomy-eligible capital expenditure (under A in the table), the taxonomy-eligible capital expenditure is considered in relation to the total relevant capital expenditure of the Group.

Here, the denominator of the key figure for capital expenditure is calculated by taking into account all additions to intangible assets, property, plant and equipment, equipment on operating leases and additions to rights-of-use assets as defined in IFRS 16, including the additions to the named assets within the framework of corporate acquisitions. Equipment on operating leases only takes into account vehicles acquired by a dealer from outside the Group. Goodwill acquired is not taken into account here. If a divestment is planned, capital expenditure on non-current assets is only taken into account until the point in time at which they were first classified as available for sale or disbursement in accordance with IFRS 5. The relevant additions to the assets to be taken into account amounted to €18,369 million in the 2022 reporting year (see Notes 11, 12 and 13 in the Notes to the Consolidated Financial Statements).

According to the aforementioned interpretation document issued by the European Commission, which was finally published on 6 October 2022, the definition of an economic activity is characterized by the achievement of an output. In line with the Mercedes-Benz Group's business model, the numerator was therefore determined by examining whether capital expenditure is made in connection with the manufacturing of vehicles or the implementation of transport solutions for people and goods. This applies to nearly all of our investments.

Taxonomy alignment of capital expenditure
In order to calculate the taxonomy-aligned proportion of economic activities (under A1 in the table), capital expenditure was examined to determine the extent to which it was associated with low-carbon vehicles in order to assess whether a substantial contribution had been made to climate change mitigation. Compliance with DNSH criteria was also assessed.

The capital expenditure items shown below are included as an aggregation across the various economic activities:

B.41

Capital expenditure in 2022

	In the denominator in millions of euros (total capital expenditure)	In the numerator in millions of euros (taxonomy-aligned capital expenditure)[1]	Taxonomy-aligned capital expenditure in %[1]
Property, plant and equipment	3,421	1,507	44
Intangible assets	3,480	1,874	54
Right-of-use assets (IFRS 16)	923	391	42
Equipment on operating leases	10,545	285	3
Total	**18,369**	**4,057**	**22**

1 The key figures were audited in order to obtain limited assurance as part of a separate assurance engagement of the sustainability report.

The size of the share of taxonomy-aligned expenditure of total capital expenditure is mainly impacted by the additions to the leased objects. As a result, this share only partially reflects our investments in sustainable products for the future.

A separate additional review of the taxonomy-aligned investments in intangible assets (mainly in capitalized research and development expenditure) and property, plant and equipment of the Mercedes-Benz Group shows much higher shares of taxonomy-eligible investments (table B.41). On the basis of our "Electric only" strategy, the Mercedes-Benz Group intends to further increase these investments in the coming years.

All of the capital expenditure at the Mercedes-Benz Group included in the numerator relates to assets or processes in the context of already existing technologies and in connection with already existing taxonomy-aligned economic activities. For most of the capital expenditure relating to the industrial business, a direct attribution was made to all-electric or low-carbon hybrid vehicle projects. In the case of capital expenditure in assets that are used to produce both vehicles with combustion engines and low-carbon vehicles, suitable allocations based on planned vehicle sales figures for the respective model series or vehicle platforms were used. Capital expenditure that is not directly related to the manufacturing process was allocated on the basis of the planned sales figures for low-carbon vehicles. With regard to financial services, it is possible to match the additions to the leased products directly to low-carbon vehicles.

Operating expenditure

B.42

Operating expenditure[1]

Economic activities	Absolute operating expenditure	Proportion of operating expenditure	Criteria for a material contribution: Climate change mitigation	Criteria for a material contribution: Climate change adaptation	DNSH criteria ("do no significant harm")	Minimum safeguards	Taxonomy-aligned proportion of operating expenditure in 2022	Category: Enabling activity (E)/ Transitional activity (T)
	In millions of euros	in %	in %	in %	Yes/No	Yes/No	in %	E/T
A. TAXONOMY ELIGIBLE ACTIVITIES								
A.1 Environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned)								
3.3 Manufacture of low-carbon technologies for transport	2,340	35	100	0	Yes	Yes	35	E
Operating expenditure of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1)	2,340	35	100	0			35	
A.2 Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities)								
3.3 Manufacturing of low-carbon technologies for transport	**4,324**	**65**						
Operating expenditure of Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2)	4,324	65						
Total (A.1 + A.2)	6,664	100						
B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES	**0**	**0**						
Operating expenditure of Taxonomy-non-eligible activities (B)								
Total A + B	**6,664**	**100**						

1 The key figures were audited in order to obtain limited assurance as part of a separate assurance engagement of the sustainability report.

Taxonomy eligibility of operating expenditure
For the share of taxonomy-eligible operating expenditure (under A in the table), the taxonomy-eligible operating expenditure is considered in relation to the relevant operating expenditure of the Group.

The operating expenditure to be taken into account in the denominator corresponds to a figure that was exclusively calculated within the framework of taxonomy reporting. These operating expenditure include non-capitalized research and development expenditure and expenses from short-term leasing agreements. In addition, expenditure from building renovation measures and certain maintenance and repair expenses (basically labour and material costs as well as purchased services) relating to property, plant and equipment in accordance with the delegated act specifying Article 8 of the taxonomy regulation are included. These components of the relevant operating expenditure were collated exclusively from our manufacturing companies on the basis of materiality considerations. The operating expenditure at the Group companies that is to be taken into account is included, with the exception of companies that have been separately disclosed as discontinued operations in the statement of income.

In a manner similar to the approach taken for capital expenditure, the relevant operating expenditure was also examined here for the determination of the numerator on the basis of the materiality considerations mentioned above to determine whether they are related to the manufacture of vehicles. This applies to nearly all operating expenditure.

Taxonomy alignment of operating expenditure
In order to calculate the taxonomy-aligned proportion of economic activities (under A1 in the table), operating expenditure was examined to determine the extent to which it was associated with low-carbon vehicles in order to assess whether a substantial contribution had been made to climate change mitigation. Compliance with DNSH criteria was assessed.

The non-capitalized research and development expenditure can mostly be directly incorporated into the calculation of the numerator on the basis of its allocation to all-electric or low-carbon hybrid vehicle projects. Appropriate allocations based on anticipated future sales figures of the low-carbon share of the model series or the vehicle platform were used for research and development expenditure that cannot be directly allocated (model series or vehicle platforms that include plug-in hybrids as well as purely combustion engine vehicles). It was also not possible to directly match the other components of relevant operating expenses to low-carbon vehicles. The inclusion in the numerator is based on suitable allocations of current production volumes.

Overall Assessment of the Financial Year

The **Mercedes-Benz Group** had a successful year in 2022 despite continuing bottlenecks in semiconductors and logistic, regional Covid-19 measures and geopolitical challenges and consistently continued the transformation towards an all-electric and software-driven future.

Due to increased unit sales, substantially improved pricing in connection with a more advantageous product mix and ongoing cost discipline, the Group recorded an increase in EBIT of 28% compared to the previous year. In particular, the strong demand for Top-End and electric models from Mercedes-Benz Cars exceeded supply, which, as was the case in the previous year, was limited due to the ongoing shortage of semiconductors as well as logistics bottlenecks. As a result, the Group already upwardly adjusted its forecasts for revenue, EBIT and the Free cash flow of the industrial business in 2022.

In the reporting year, the average CO_2 emissions of the registered Mercedes-Benz passenger new car fleet in Europe (European Union, Norway and Iceland) as measured on the basis of legal regulations amounted to 115 g/km[1] and thus remained at the same level as in the prior year. The figures for the Group were below the CO_2 target values of 127 g/km in Europe in 2022.

The substantially improved pricing in combination with a more advantageous product mix led to higher revenue at **Mercedes-Benz Cars** than had been anticipated at the beginning of the reporting year. These developments, along with solid margins, also led to an upward adjustment during the year of the forecast for adjusted return on sales. Due to the negative effects that semiconductor issues in the supply chain had on working capital, the adjusted cash conversion rate was below the forecast range. The figures for investments in property, plant and equipment and research and development expenditure were expected slightly higher than in the prior year. Investments in property, plant and equipment were slightly lower than in 2021 due to a policy of consistent cost management in product projects. The new-generation BEV platform and the associated battery concept, as well as the focus on digitalization and automated driving, led to a significant increase in expenditure on research and development compared to the previous year.

A continued very high demand for vans resulted in unit sales significantly above those of the previous year at **Mercedes-Benz Vans**. The positive business development with considerably improved pricing and a more advantageous product mix led to significantly higher figures for revenue, adjusted return on sales and the adjusted cash conversion rate than had been expected at the beginning of the year. The figures for investments in property, plant and equipment and research and development expenditure were expected substantially higher than in the previous year. At the end of the year, investments in property, plant and equipment were at the prior year level, because investments planned for 2022 as expected have been partially transferred in 2023.

Mercedes-Benz Mobility had a successful year in 2022, despite an increase in credit-risk costs due to the weaker economic outlook and decreasing interest margins that resulted from the increase in interest rates. The parts of the Daimler commercial vehicle business that were to be transferred in 2022 were sold as planned.

New business at Mercedes-Benz Mobility was significantly lower than in the previous year. The original forecast of a slight decrease in new business could not be met due to the general increase in interest rates and the associated higher competitive pressure. Contract volume was at the same level as the previous year. At the beginning of the reporting year, Mercedes-Benz Mobility had expected contract volume to decline slightly. The main reason for the deviation from the forecast was exchange-rate effects, which were more positive than expected.

1 Based on internal data.

Table B.43 provides an overview of the actual development of the figures as forecasted in the 2021 Annual Report.

B.43

Comparison between the figures forecast for 2022 and their actual development

	Forecast for 2022	In-year adjustments	Actual development in 2022
The Mercedes-Benz Group			
Revenue	Slightly higher than the prior-year level	Q2: Significantly higher than the prior-year level	**€150,017 million (+12%)** **Significantly higher than the prior-year level**
EBIT	At the prior-year level	Q2: Slightly higher Q3: Significantly higher than the prior-year level	**€20,458 million (+28%)** **Significantly higher than the prior-year level**
Free cash flow of the industrial business	Slightly lower than the prior-year level	Q2: At the prior-year level	**€8,128 million (+3%)** **At the prior-year level**
CO_2 emissions of the new car fleet in Europe	At the prior-year level		**115 g/km[1] (+0%)** **At the prior-year level**
Mercedes-Benz Cars			
Unit sales	Slightly higher than the prior-year level		**2,040,719 vehicles (+5%)** **Slightly higher than the prior-year level**
Revenue	Slightly higher than the prior-year level	Q2: Significantly higher than the prior-year level	**€111,601 million (+15%)** **Significantly higher than the prior-year level**
Adjusted return on sales	11.5% – 13%	Q2: 12% – 14% Q3: 13% – 15%	**14.6%**
Adjusted cash conversion rate	0.8 – 1.0		**0.7**
Investments in property, plant and equipment	Slightly higher than the prior-year level	Q1: At the prior-year level Q2: Significantly lower than the prior-year level	**€3,265 million (-9%)** **Slightly lower than the prior-year level**
Research and development expenditure	Slightly higher than the prior-year level	Q2: Significantly higher than the prior-year level	**€7,986 million (+11%)** **Significantly higher than the prior-year level**
Mercedes-Benz Vans			
Unit sales	Slightly higher than the prior-year level		**415,344 vehicles (+8%)** **Significantly higher than the prior-year level**
Revenue	Slightly higher than the prior-year level	Q2: Significantly higher than the prior-year level	**€17,217 million (+17%)** **Significantly higher than the prior-year level**
Adjusted return on sales	8%– 10%	Q3: 9%– 11%	**11.2%**
Adjusted cash conversion rate	0.6 – 0.8	Q3: 0.8 – 1.0	**1.1**
Investments in property, plant and equipment	Significantly higher than the prior-year level		**€199 million (+1%)** **At the prior-year level**
Research and development expenditure	Significantly higher than the prior-year level		**€552 million (+13%)** **Significantly higher than the prior-year level**
Mercedes-Benz Mobility			
New business	Slightly lower than the prior-year level	Q1: Significantly lower than the prior-year level Q2: Slightly lower than the prior-year level	**€58,031 million (-9%)** **Significantly lower than the prior-year level**
Contract volume	Slightly lower than the prior-year level	Q3: At the prior-year level	**€132,379 million (-1%)** **At the prior-year level**
Revenue	Slightly lower than the prior-year level		**€26,954 million (-4%)** **Slightly lower than the prior-year level**
Adjusted return on equity	16%–18%		**16.8%**

1 Based on internal data.

Takeover-Relevant Information and Explanation

(Report pursuant to Section 315a and Section 289a of the German Commercial Code (HGB))

Composition of share capital
The issued share capital of Mercedes-Benz Group AG amounted to approximately €3,070 million as of 31 December 2022. It is divided into 1,069,837,447 registered shares, each of which accounts for approximately €2.87 of the share capital. Pursuant to Section 67 Subsection 2 of the German Stock Corporation Act (AktG), rights and obligations relating to the Company exist from the shares only for those persons and entities entered in the register of shareholders. With the exception of treasury shares, from which the Company does not have any rights, all shares confer equal rights to their holders.

Each share confers the right to one vote and, if applicable, with the exception of any new shares potentially not entitled to dividends, to an equal portion of the profits in accordance with the dividend payout approved by the Annual General Meeting. The rights and obligations arising from the shares are derived from the provisions of applicable law, in particular Sections 12, 53a ff., 118 ff. and 186 of the German Stock Corporation Act (AktG). There were no treasury shares at 31 December 2022.

Restrictions on voting rights and on the transfer of shares
The Company does not have any rights from treasury shares. In the cases described in Section 136 of the German Stock Corporation Act (AktG), the voting rights of treasury shares are nullified by law.

Shares in Mercedes-Benz Group AG acquired by employees within the context of the employee share programme may not be disposed of until the end of the following year. Eligible participants in the Performance Phantom Share Plans (PPSPs) of Executive Level 1 and eligible members of the Board of Management are obliged by the Plans' terms and conditions and by the Stock Ownership Guidelines to acquire the Company's shares with a part of their Plan income or out of their own funds up to a defined target volume and to hold them for the duration of their employment at the Group.

Provisions of applicable law and of the articles of association concerning the appointment and dismissal of members of the Board of Management and amendments to the articles of association
Members of the Board of Management are appointed and dismissed on the basis of Sections 84 and 85 of the German Stock Corporation Act (AktG) and Section 31 of the German Codetermination Act (MitbestG). In accordance with Section 84 of the German Stock Corporation Act (AktG), the members of the Board of Management are appointed by the Supervisory Board for a maximum period of office of five years. The rules of procedure of the Supervisory Board stipulate that the initial appointment of members of the Board of Management is generally limited to three years. Reappointment or the extension of a period of office is permissible, in each case for a maximum of five years.

Pursuant to Section 31 of the German Codetermination Act (MitbestG), the Supervisory Board appoints the members of the Board of Management with a majority comprising at least two thirds of its members' votes. If no such majority is obtained, the Mediation Committee of the Supervisory Board has to make a suggestion for the appointment within one month of the vote by the Supervisory Board in which the required majority was not reached. The Supervisory Board then appoints the members of the Board of Management with a majority of its own members' votes. If no such majority is obtained, voting is repeated and the Chair of the Supervisory Board then has two votes. The same procedure applies for dismissals of members of the Board of Management.

In accordance with Article 5 of the articles of association, the Board of Management has at least two members. The number of members is decided by the Supervisory Board. Pursuant to Section 84 Subsection 2 of the German Stock Corporation Act (AktG), the Supervisory Board can appoint a member of the Board of Management as the Chairperson of the Board of Management. If a required member of the Board of Management is lacking, an affected party can apply in urgent cases for that member to be appointed by the court pursuant to Section 85 Subsection 1 of the German Stock Corporation Act (AktG). Pursuant to Section 84 Subsection 3 of the German Stock Corporation Act (AktG), the Supervisory Board can revoke the appointment of a member of the Board of Management and of the Chairperson of the Board of Management if there is an important reason to do so.

Pursuant to Section 179 of the German Stock Corporation Act (AktG), the articles of association can only be amended by a resolution of an Annual General Meeting. Unless otherwise required by applicable law or the articles of association, resolutions of the Annual General Meeting are passed pursuant to Section 133 of the German Stock Corporation Act (AktG) and pursuant to Article 16 Sentences 1 and 2 of the articles of association with a simple majority of the votes cast and, if required, with a simple majority of the share capital represented. Pursuant to Article 16 Sentence 3 of the articles of association, the dismissal of a shareholder-elected member of the Supervisory Board requires a majority of at least three quarters of the votes cast. Pursuant to Section 179 Subsection 2 of the German Stock Corporation Act (AktG), any amendment to the purpose of the Company also requires a three-quarters majority of the share capital represented at the Annual General Meeting; no use is made in the articles of association of the possibility to stipulate a larger majority of the share capital. Amendments to the articles of association that only affect the wording can be decided upon by the Supervisory Board in accordance with Article 7 Subsection 2 of the articles of association. Pursuant to Section 181 Subsection 3 of the German Stock Corporation Act (AktG), amendments to the articles of association take effect upon being entered in the commercial register.

Authorization of the Board of Management to issue or buy back shares

By resolution of the Annual General Meeting of 5 April 2018, the Board of Management was authorized, with the consent of the Supervisory Board, to increase the share capital of the Company in the period until 4 April 2023, wholly or in partial amounts, on one or several occasions, by up to €1 billion by issuing new registered shares of no par value in exchange for cash or non-cash contributions, and, with the consent of the Supervisory Board under certain conditions and within defined limits, to exclude shareholders' subscription rights (Approved Capital 2018). Subscription rights can, under these defined conditions, be excluded in the event of a capital increase against non-cash contributions for the purpose of an acquisition, and in the case of a capital increase against cash contributions, if the issue price of new shares is not significantly below the market price at the time of issue.

The total number of shares issued against cash and/or non-cash contributions under this authorization with the exclusion of shareholders' subscription rights may not exceed 10% of the share capital at the time when this authorization takes effect. This limit is to include shares which (i) are issued or sold during the period of this authorization with the exclusion of subscription rights in direct or analogous application of Section 186 Subsection 3 Sentence 4 of the German Stock Corporation Act (AktG) and which (ii) are or can or must be issued to service bonds with conversion or option rights or conversion or option obligations, provided that the bonds are issued after this authorization takes effect with the exclusion of shareholders' subscription rights with analogous application of Section 186 Subsection 3 Sentence 4 of the German Stock Corporation Act (AktG).

No use has yet been made of Approved Capital 2018.

By resolution of the Annual General Meeting on 8 July 2020, the Board of Management was authorized, with the consent of the Supervisory Board, to issue during the period until 7 July 2025 convertible bonds and/or bonds with warrants or a combination of those instruments (commercial paper) in a total nominal amount of up to €10 billion with a maximum term of ten years, and to grant the owners/lenders of those bonds conversion or option rights to new, registered shares of no par value in the Company with a corresponding amount of the share capital of up to €500 million, in accordance with the terms and conditions of those convertible bonds or bonds with warrants. The bonds may be issued in exchange for consideration in cash, but also for consideration in kind, in particular for interests in other companies. The respective terms and conditions may also provide for mandatory conversion or an obligation to exercise the option rights. The bonds can be issued once or several times, wholly or in instalments, or simultaneously in various tranches. They can also be issued by subsidiaries of the Company pursuant to Section 15ff. of the German Stock Corporation Act (AktG).

Among other things, the Board of Management was also authorized under certain circumstances, within certain limits and with the consent of the Supervisory Board, to exclude shareholders' subscription rights to the bonds. Subscription rights can, under these defined conditions, be excluded when bonds are issued in exchange for non-cash contributions, particularly within the framework of a merger or acquisition, and when bonds are issued in exchange for cash contributions if the issue price is not significantly below the theoretical market price of the bonds at the time of the issuance.

Any issuance of bonds with the exclusion of subscription rights may only be carried out under the authorization if the arithmetical proportion of the share capital attributable to the total of the new shares to be issued on the basis of such a bond does not exceed 10% of the share capital at the time when this authorization takes effect or — if this value is lower — at the time when it is exercised. If, during the period of the authorization until it is exercised, use is made of other authorizations to issue or sell shares in the Company or to issue rights enabling or requiring subscription to shares in the Company and subscription rights are excluded, this is to be counted towards the aforementioned 10% limit.

In order to service the debt of the convertible bonds and/or bonds with warrants issued as a result of the authorisation, the Annual General Meeting of 8 July 2020 also approved a conditional increase in the share capital of up to €500 million (Conditional Capital 2020).

No use was made of this authorization to issue convertible and/or warrant bonds during the reporting period.

By a further resolution of the Annual General Meeting on 8 July 2020, the Board of Management was authorized, with the consent of the Supervisory Board, to acquire the Company's own shares until 7 July 2025 for all legal purposes in a volume of up to 10% of the share capital at the time of the resolution of the Annual General Meeting or — if this amount is lower — at the time when the authorization is exercised. With the consent of the Supervisory Board, the shares can be used, with the exclusion of shareholders' subscription rights, for, among other things, corporate mergers and acquisitions, or can be sold for cash to third parties at a price that is not significantly below the market price at the time of the sale. The acquired shares can also be used to service debt on convertible bonds and/or bonds with warrants, or can be issued to employees of the Company and employees and members of executive bodies of subsidiaries pursuant to Section 15ff. of the German Stock Corporation Act (AktG). The Company's own shares can also be cancelled.

During the period of the authorization, the total of the Company's own shares used with the exclusion of shareholders' subscription rights may not exceed 10% of the share capital at the time when the authorization takes effect or — if this amount is lower — at the time when it is exercised. If, during the period of the authorization until it is exercised, use is made of other authorizations to issue or sell shares in the Company or to issue rights enabling or requiring subscription to shares in the Company and subscription rights are excluded, this is to be counted towards the aforementioned 10% limit.

In a volume of up to 5% of the share capital existing at the time of the resolution of the Annual General Meeting, the Board of Management was authorized, with the consent of the Supervisory Board, to acquire the Company's own shares also with the application of derivative financial instruments (put or call options, forwards or a combination of these financial instruments), whereby the terms of the derivatives may not exceed 18 months and must be terminated at the latest on 7 July 2025.

No use was made of this authorization to acquire the Company's own shares during the reporting period.

Material agreements subject to change of control

Mercedes-Benz Group AG has concluded various material agreements, as listed below, that include clauses regulating the possible event of a change of control, as can occur as a result of a takeover bid:

- A non-utilized syndicated credit line for a total amount of €11 billion, which the lenders are entitled to terminate if (i) Mercedes-Benz Group AG becomes a subsidiary of another company, or (ii) Mercedes-Benz Group AG becomes controlled either individually or jointly by one or more persons acting together. For the purposes of the syndicated credit line, subsidiary in relation to a company means another company (i) that is controlled directly or indirectly by the first-mentioned company, (ii) of which more than 50% of the subscribed share capital (or other equity) is held directly or indirectly by the first-mentioned company, or (iii) which is a subsidiary of another subsidiary of the first-mentioned company. Control for the purposes of the syndicated credit line means (i) the right to determine the affairs of a company, (ii) the right to control the composition of the managing board or similar bodies, or (iii) the right to control the composition of the supervisory board (if elected by the shareholders).

- A master cooperation agreement on wide-ranging strategic cooperation with Renault S.A., Renault-Nissan B.V. and Nissan Motor Co., Ltd., as well as with Mitsubishi Motors Corporation. In the case of a change of control of one of the parties to the agreement, each of the other parties has the right to terminate the agreement. A change of control as defined by the master cooperation agreement occurs if a third party or several third parties acting jointly acquire, legally or economically, directly or indirectly, at least 50% of the voting rights in the company in question or are authorized to appoint a majority of the members of its managing board. Under the master cooperation agreement, several cooperation agreements were concluded between Mercedes-Benz Group AG on the one side and Renault and/or Nissan on the other, which provide for the right of termination for a party to the agreement in the case of a change of control of another party. With the exception of the master cooperation agreement, the aforementioned cooperation agreements were transferred from the former Daimler AG to Mercedes-Benz AG in 2019.

- An agreement with BAIC Motor Co., Ltd. related to a jointly held company for the production and distribution of cars of the Mercedes-Benz brand in China, by which BAIC Motor Co., Ltd. is given the right to terminate the agreement or exercise a put or call option in the case that a third party acquires one third or more of the voting rights in Mercedes-Benz Group AG.

- An agreement between Mercedes-Benz Group AG, BMW AG and Audi AG related to the acquisition of the companies of the HERE Group and the associated establishment of There Holding B.V. In the event of a change of control of one of the parties to the agreement, the agreement obliges the party in question to offer its shares in There Holding B.V. to the other parties to the agreement (shareholders). A change of control of Mercedes-Benz Group AG occurs if one person gains control over Mercedes-Benz Group AG, whereby control is defined as (i) having control of more than 50% of the voting rights, (ii) being able to control more than 50% of the voting rights eligible to vote at the General Meetings on all or nearly all matters, or (iii) the right to determine the majority of the members of the Board of Management or of the Supervisory Board. A change of control also occurs if competitors of the HERE Group or certain possible competitors of the HERE Group in the technology industry acquire a shareholding of at least 25% of Mercedes-Benz Group AG. If none of the other parties acquire these shares, the agreement gives them the right to dissolve There Holding B.V.

- An agreement between Mercedes-Benz Group AG and BMW AG which contains basic provisions for joint ventures between Mercedes-Benz Mobility Services GmbH and group companies of BMW AG in the field of mobility services (one joint venture each in the areas of ride hailing and charging as well as a joint venture that is structured as a holding for the aforementioned joint ventures). A change of control is defined as the acquisition by a third party of more than 50% of the voting rights or shares, or the conclusion of a control agreement over Mercedes-Benz Group AG by a third party. In the event of a change of control, the contract includes mechanisms that can lead to sole ownership by one of the shareholders through a shoot-out process.

Outlook

The statements made in the Outlook chapter are based on the plans of the Mercedes-Benz Group for 2023 as approved by the Board of Management with the agreement of the Supervisory Board. That plan is based on the premises the Company sets regarding the economic situation and the development of automotive markets. It involves assessments made by the Group, which are based on analyses by various renowned economic research institutes, international organisations and industry associations, as well as on the internal market analyses of the Mercedes-Benz Group sales companies.

There is a large degree of uncertainty connected with the premises regarding the economic situation and the development of automotive markets. The risks and opportunities that can arise as a result of deviations from the forecasts of the development of the world economy and automotive markets that are presented below are described in the Risk and Opportunity Report.

The continuous planning process makes it possible for the Group to ensure that available opportunities can be exploited and that the organization can respond appropriately to unexpected risks. This in turn means that expectations regarding anticipated business development can be adjusted in line with the latest forecasts of the development of automotive markets.

The world economy and automotive markets

The world economy

The Group expects the world economy to continue to grow at a noticeably slower pace in 2023. Especially during the first few months of the year, high inflation is likely to continue to lead to higher interest rates in most regions around the world. More unfavourable financing conditions, declining real income and ongoing high prices for food and energy are expected to dampen consumer spending and slow down business activity.

In the euro zone, where high inflation rates are likely to persist, this development should cause the economy to continue its weakness the beginning of the year, with the consequence that total economic output for the year as a whole would then grow only marginally. While the situation with industry supply chains is expected to improve gradually, lower demand from abroad and the ECB's tight monetary policy will likely hold back any recovery to speak of.

A mild recession is also expected for the US economy in 2023 as a result of aggressive interest rate hikes and their impact, especially in the all-important real estate sector. Nevertheless, for the year as a whole the Mercedes-Benz Group expects the economy to expand slightly, key economic figures for the year as a whole to remain more or less at the same level as in 2022 thanks in part to a noticeable decrease in inflation and the positive effect this will have on the purchasing power of private households.

The Chinese economy is expected to grow at a noticeably stronger rate in this year due to the relaxation of the Covid-19 restrictions and government's targeted economic support measures. The continuing consolidation of the property sector and weaker demand from abroad will, however, dampen this growth somewhat.

In view of all these developments, the global economy is likely to grow by some 2% in 2023, which means growth will remain significantly below the long-term trend.

Automotive markets

These unfavourable macroeconomic conditions are likely to have a noticeable negative effect on demand in automotive markets around the world. Conversely, in terms of supply, disruptions of supply chains, as well as other supply bottlenecks, are expected to show signs of easing step by step later in the year. Given the fact that order backlogs remain high in many places, most markets should develop somewhat more positively than the economic outlook would indicate.

We can therefore expect to see slight growth in the global **car market** compared with the previous year. The market in Europe is also expected to expand slightly following three consecutive years of contraction. The US light vehicle market is also likely to grow slightly and thus partially recover from the decrease in unit sales recorded in the previous year. In China too, market volume is expected to increase slightly thanks to the lifting of the Covid-19 restrictions and the resulting improved economic prospects.

Key **van markets** are expected to develop more positively this year than in 2022. In Europe, the market segment for mid-size and large vans is likely to experience slight overall growth. The Mercedes-Benz Group also believes it is likely that unit sales in the European segment for small vans will increase significantly from the very low level of sales recorded in 2022. In the United States, the market segment for large vans should grow slightly. The Chinese segment for mid-size vans is expected to show significant growth.

Outlook for key performance indicators

Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars expects **unit sales** in 2023 to be at the level of the previous year. There is a special focus on the Top-End models this year. In 2023, Mercedes-Benz Cars also plans to offer battery electric vehicles in all of the vehicle segments in which the brand is represented. This will enable the proportion of battery electric vehicles in all product categories (Top-End, Core and Entry) to be increased.

Given a continued advantageous product mix and effective pricing, but also additional costs due to inflation and supply chain issues, Mercedes-Benz Cars expects this sales development to lead to an **adjusted return on sales** of between 12% and 14%.

The **adjusted cash conversion rate** for Mercedes-Benz Cars is expected to be within a range of between 0.8 and 1.0 for the year 2023.

Investments in property, plant and equipment at Mercedes-Benz Cars focus on the new vehicle architectures, with the main drivers here being the new E-Class and the launch of the MMA architecture. Investments in property, plant and equipment at Mercedes-Benz Cars are expected to increase significantly compared to the previous year.

At Mercedes-Benz Cars, a large proportion of the **research and development expenditure** is to flow into the electrification of the product portfolio, the expansion of digitalization, and automated driving. In addition, plans call for investments to be made in the renewal of the product portfolio. As a result of these investments, research and development expenditure is expected to increase slightly in 2023.

Mercedes-Benz Vans
Mercedes-Benz Vans expects **unit sales** in 2023 to continue at the prior-year level. The proportion of battery electric vans in total sales can be increased by the new battery electric models eCitan and EQT (WLTP: combined electricity consumption: 18.99 kWh/100 km; combined CO_2 emissions: 0 g/km) and the new eSprinter.

The forecast for **adjusted return on sales** of 9% to 11% at Mercedes-Benz Vans is based on the forecast of unit sales and on advantageous pricing, with consideration also given to the expected high inflation effects.

The **adjusted cash conversion rate** for the Mercedes-Benz Vans division is expected to be within a range of 0.5 to 0.7.

The Mercedes-Benz Vans division anticipates a significant increase in **investments in property, plant and equipment in 2023.** This increase will be primarily driven by the planned transition to a fully electric Mercedes-Benz van fleet of the next generation, as well as green investment within the framework of Ambition 2039 with the goal of accountable CO_2 neutrality.

In terms of research and development, Mercedes-Benz Vans is focusing on electric drive systems, automated driving and digitalization. Mercedes-Benz Vans expects to see a significant increase in **research and development expenditure** in 2023.

Mercedes-Benz Mobility
Mercedes-Benz Mobility expects a slight decrease in **contract volume** and a slight increase in **new business** in 2023.

Adjusted return on equity is expected to be within a range of between 12% and 14% in 2023. Significantly lower interest income due to rising interest rates is the main driver of the forecast decrease in comparison to the previous year.

The Mercedes-Benz Group
The Mercedes-Benz Group expects to generate **revenue** in 2023 that is on the level of the previous year. The Group assumes that revenue at Mercedes-Benz Cars will also be at the prior-year level. Revenue at Mercedes-Benz Vans is expected to slightly increase as compared to the previous year. In contrast, the Group assumes that revenue at Mercedes-Benz Mobility will be significantly lower than in the previous year.

Based on the development of the different segments, the Group expects **EBIT** to be slightly lower than in the previous year in what will remain be a challenging market environment.

The Mercedes-Benz Group expects the **free cash flow of the industrial business** in 2023 to be at the prior year's level. Although tax payments are expected to be higher than in the prior year, these payments will likely be significantly more than offset by the positive contributions made by Mercedes-Benz Cars.

CO_2 emissions of the new car fleet in Europe
After having fulfilled the CO_2 requirements in 2022 as well, the Mercedes-Benz Group expects that its new car fleet's average CO_2 emissions in Europe (European Union, Norway and Iceland) will decrease significantly compared to the previous year in 2023. With the further expansion of the fleet of electric vehicles, it can be assumed that the CO_2 requirements in Europe will once again be fulfilled in 2023.

The chart in B.44 provides an overview of the key figures

B.44

Outlook for key figures for 2023

	2022 reporting year	**Forecast for 2023**
Mercedes-Benz Group		
Revenue[1]	€150,017 million	**At the prior-year level**
EBIT[1]	€20,458 million	**Slightly lower than the prior-year level**
Free cash flow of the industrial business[1]	€8,128 million	**At the prior-year level**
CO_2 emissions of the new car fleet in Europe[1]	115 g/km	**Significantly lower than the prior-year level**
Mercedes-Benz Cars		
Unit sales[1]	2,040,700 vehicles	**At the prior-year level**
Revenue	€111,601 million	**At the prior-year level**
Adjusted return on sales	14.6%	**12%–14%**
Adjusted cash conversion rate	0.7	**0.8–1.0**
Investments in property, plant and equipment[1]	€3,265 million	**Significantly higher than the prior-year level**
Research and development expenditure[1]	€7,986 million	**Slightly higher than the prior-year level**
Mercedes-Benz Vans		
Unit sales[1]	415,344 vehicles	**At the prior-year level**
Revenue	€17,217 million	**Slightly higher than the prior-year level**
Adjusted return on sales	11.2%	**9%–11%**
Adjusted cash conversion rate	1.1	**0.5–0.7**
Investments in property, plant and equipment[1]	€199 million	**Significantly higher than the prior-year level**
Research and development expenditure[1]	€552 million	**Significantly higher than the prior-year level**
Mercedes-Benz Mobility		
New business[1]	€58,031 million	**Slightly higher than the prior-year level**
Contract volume	€132,379 million	**Slightly lower than the prior-year level**
Revenue	€26,953 million	**Significantly lower than the prior-year level**
Adjusted return on equity[1]	16.8%	**12%–14%**

1 key performance indicator

Dividend

In line with a sustainable dividend policy, the Mercedes-Benz Group sets the dividend based on a distribution ratio of 40% of the net profit attributable to Mercedes-Benz Group shareholders. The free cash flow from the industrial business is also taken into consideration when setting the dividend.

At the Annual General Meeting to take place on 3 May 2023, the Board of Management and the Supervisory Board will propose the payment of a dividend of €5.20 per share for the year 2022 (previous year: €5.00). The dividend for the previous year included a portion of the dividend of €0.70 from the Daimler commercial vehicle business. In total, this represents a distribution of €5.6 billion (previous year: €5.3 billion).

Overall statement on future development

The Mercedes-Benz Group will continue to concentrate on achieving profitable growth in the coming years, particularly in the market for luxury cars and premium vans, as well as for sales financing. A frictionless ramp-up of electromobility has a high priority. High advance expenditure will still be required for the necessary transformation towards a net CO_2-neutral future.

The Company will continue to face strained supply chains and bottlenecks for key intermediate goods for vehicle production in the near future. The further macroeconomic and the geopolitical developments also harbour substantial uncertainties. In order to be able to successfully overcome these challenges, the Company will continue to rigorously implement its measures for boosting efficiency and for the related reduction in fixed costs. The Mercedes-Benz Group and the segments remain committed to their challenging margin targets.

Against this backdrop and supported by the Group's brand strengths and innovative capabilities, the Mercedes-Benz Group looks forward with confidence to the year 2023.

Risk and Opportunity Report

The Mercedes-Benz Group is exposed to a large number of risks that are directly linked with the business activities of Mercedes-Benz Group AG and its subsidiaries or that result from external influences. The Group understands a risk as the danger that events, developments or actions will prevent the Group or one of its segments from achieving its targets. This includes monetary and non-monetary risks. At the same time, it is important to identify opportunities in order to safeguard and enhance the competitiveness of the Mercedes-Benz Group. The Group defines an opportunity as the possibility, due to events, developments or actions, of safeguarding or surpassing the planned targets of the Group or of a segment.

In order to identify business risks and opportunities at an early stage and to assess and manage them actively, the Board of Management applies appropriate and effective management and control systems, which have been brought together in an overall risk and opportunity management system. Risks and opportunities are not offset.

B.45

Assessment of the risk and opportunities based on the expected value for each category

Level	Expected value
Low	<500 million
Medium	≥ €500 million to €1 billion
High	≥ €1 billion

Risk and opportunity management system and internal control system

Risk and opportunity management system

The **risk management system** is intended to systematically and continually identify, assess, control, monitor and report on risks threatening the Mercedes-Benz Group's existence and other material risks jeopardizing the Group's success, in order to support the achievement of corporate targets and to enhance risk awareness at the Group. This also includes risks and opportunities involving environmental, social and governance factors (ESG).

The **opportunity management system** at the Mercedes-Benz Group is based on the risk management system. The objective of opportunity management is to recognize the possible opportunities arising in business activities resulting from positive developments at an early stage, and to use them in the best possible way for the Group by taking appropriate measures. By taking advantage of opportunities, planned targets should be met or exceeded.

The risk and opportunity management system is integrated into the value-based management and planning system of the Mercedes-Benz Group and is a fixed component of the overall planning, management and reporting process in the companies, segments and corporate functions. The responsibility for operational risk management and for the risk management processes is borne by the segments, corporate functions, organizational units and companies. They report on the specific risks and opportunities to the next-higher level unit on a regular basis. Significant, unexpected risks must be reported immediately. Risks and opportunities are managed within the Group by means of measures taken by the units responsible.

The profitability of a measure is assessed before its implementation. The possible impact and probability of occurrence of all risks and opportunities relevant to the individual entities and the related measures that have been initiated are continually monitored. Through the segments, this information is passed on to Group Risk Management for reporting to the Board of Management, the Audit Committee and the Supervisory Board. Mercedes-Benz Group AG monitors implementation by the segments as part of its legal, regulatory and compliance functions.

As part of the planning process, risks and opportunities are noted within an observation horizon of up to five years. In addition, strategic risks and opportunities are also taken into account in the risk management process. The reporting of risks and opportunities in this report generally relates to a period of one year. The assessment of individual risks and opportunities takes place on the basis of their probability of occurrence and possible impact on the Mercedes-Benz Group. Multiplying the probability of occurrence by the possible impact results in the expected monetary value, which forms the basis for the classification of the risk and opportunity categories in the levels Low, Medium or High. The expected monetary value is also used and reported as an additional assessment dimension within the framework of internal risk and opportunity reporting. In principle, the quantification of risks and opportunities in this report is carried out by summarizing the expected values of the individual risks and opportunities in categories (cf. overview B.45). The assessment and reporting of the level of risks and opportunities takes into account both planned and already effective risk-reducing measures (net view) and is considered in relation to EBIT, unless otherwise indicated.

Risk and opportunity management is based on the principle of completeness. This means that at the level of the individual entities, all identified risks and opportunities enter the risk management process.

The scope of consolidation for risk and opportunity management generally corresponds to the scope of the Consolidated Financial Statements. The group of companies included in the consolidation is being expanded from a risk perspective. The risks and opportunities of the segments and operating units, important associated companies, joint ventures, joint operations and the corporate departments are included.

In order to assess the Group's **risk-bearing capacity**, the potential effects of the risks on earnings, with consideration of correlation effects, are analysed using a Monte Carlo simulation (confidence level: 99%). In the case of symmetrical risk and opportunity profiles, the potential effects on earnings of the opportunities are also included. The aggregated risks and opportunities are compared with the reported equity of the Mercedes-Benz Group as a risk cover.

In identifying **sustainability-related risks and opportunities**, Mercedes-Benz Group AG is guided by the topics identified by the materiality analysis and thus includes the areas of action of the sustainable business strategy, for which concrete goals have been assigned. Sustainability-related risks and opportunities are understood to be conditions, events or developments involving environmental, social or governance factors (ESG), the occurrence of which may have an actual or potential impact on the Mercedes-Benz Group's profitability, cash flows and financial position, as well as on its reputation. ESG-related risks associated with business activities, business relationships and products and services, and which are very likely to have a serious negative impact on non-financial aspects in accordance with Section 289c of the German Commercial Code (HGB), are not currently apparent.

Climate-related risks and opportunities in connection with the recommendations of the Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) are part of the environment area and are thus also identified and assessed as part of the risk management process.

Internal control system

The Mercedes-Benz Group's internal control system includes, in addition to the accounting-related internal control system, controls for further business processes. There are also internal controls for Group-wide Corporate Security processes and the Group-wide compliance management system. Sustainability-related aspects are also part of the internal control system. Moreover, the structure and processes of the internal control system are independently checked by **Internal Auditing**.

The security risk management of **Corporate Security** is integrated into the risk management system of the Mercedes-Benz Group. The aim is to identify and evaluate security-relevant risks on the basis of a risk-oriented view and to control them by means of mitigating measures. To this end, Corporate Security implemented internal security controls at its sites worldwide. In addition, Corporate Security established internal controls for the use of cloud solutions and the functionality of a holistic information security management system (ISMS).

The **compliance management system**, which has an interface to the risk management system, is aligned with the risk situation of the Mercedes-Benz Group and aims to promote rule-compliant behaviour within the company. The compliance management system makes a significant contribution to the integration of compliance into our operating business units and their processes. Further information on the compliance management system of the Mercedes-Benz Group can be found in the Non-Financial Declaration chapter.

The **internal control system with regard to the accounting process** has the objective of ensuring the appropriateness and effectiveness of accounting and financial reporting. It is designed in line with the internationally recognized framework for internal control systems of the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO Internal Control — Integrated Framework), is continually developed further, and is an integral part of the accounting and financial reporting processes in the segments, corporate functions, organizational units and companies. The system includes principles and procedures as well as preventive and detective controls.

Appropriateness and effectiveness of the internal control and risk management system

The **Group Risk Management Committee (GRMC)** is responsible for ensuring the continuous improvement of the risk management system and the internal control system (including the compliance management system) and for assessing their appropriateness and effectiveness with regard to the Group's risk situation and the scope of the business activities. As of 31 December 2022, the GRMC was composed of representatives from Accounting & Financial Reporting, the Legal Affairs department, Compliance, Corporate & Information Security and the members responsible for finance of the Boards of Management at Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG and Mercedes-Benz Mobility AG. It is chaired by the Mercedes-Benz Group AG Board of Management members who are responsible for Finance & Controlling / Mercedes-Benz Mobility and for Integrity and Legal Affairs. The Internal Auditing department contributes material findings on the internal control and risk management system.

The Board of Management, Audit Committee and Supervisory Board are informed regularly and as needed about potential significant control weaknesses, the appropriateness and effectiveness of the control mechanisms and the risk situation. The Audit Committee and the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG and the Supervisory Boards of Mercedes-Benz AG and Mercedes-Benz Mobility AG are responsible for monitoring the internal control and risk management system including its appropriateness and effectiveness. The Internal Auditing department monitors whether the statutory conditions and the Group's internal policies concerning the control and risk management system of the Group are adhered to. If required, measures are initiated in cooperation with the respective management. External auditors audit the system for the early identification of risks, which is integrated in the risk management system, for its general suitability to identify risks threatening the existence of the Group. In addition, in the context of the audit of the consolidated financial statements, they report to the Audit Committee and the Supervisory Board on any significant weaknesses that have been recognized in the accounting-related internal control and risk management system.

Continuous monitoring of the processes and systems of the internal control and the risk management system is in effect to resolve identified weaknesses and ensure continuous improvement of the processes and systems. As a result of the complex process landscape and the high rate of change of the legal requirements concerning non-financial information, in particular the maturity of the internal control system with regard to the sustainability-relevant aspects is not yet on the level of the accounting-related internal control system. As of the reporting date, there are no indications in all material respects of an overall inappropriateness or ineffectiveness of the internal control and risk management system.

Risks and opportunities

The following section describes risks and opportunities that could have a significant influence on the profitability, cash flows and financial position of the Mercedes-Benz Group in the following year. In general, the reporting of risks and opportunities takes place in relation to the individual segments Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans and Mercedes-Benz Mobility. If no segment is explicitly mentioned, the risks and opportunities described relate to all the segments.

In addition to the risks and opportunities described below, risks and opportunities that are not yet known or classified as not material can also influence profitability, cash flows and financial position in the future.

Table B.46 provides an overview of the expected monetary values of the individual categories.

B.46

	Expected Value for 2023		Expected Value for 2022	
Category[1]	**Risk**	**Opportunity**	Risk	Opportunity
Industry and business risks and opportunities				
General market risks and opportunities	**High**	**High**	Medium	High
Risks and opportunities relating to the legal and political framework	**High**	**Low**	High	–
Procurement-market risks and opportunities	**High**	**Low**	Low	Low
Company-specific risks and opportunities				
Risks and opportunities from research and development	**Low**	**Low**	Low	–
Production risks and opportunities	**Medium**	**Low**	Low	–
Risks and opportunities from purchasing and logistics	**High**	**Low**	High	Low
Information technology risks and opportunities	**Low**	**Low**	Low	–
Personnel risks and opportunities	**Low**	**Low**	Low	–
Risks and opportunities related to equity investments and cooperations with partnerships	**Medium**	**Low**	Medium	–
Financial risks and opportunities				
Exchange-rate risks and opportunities	**Low**	**Low**	Low	Low
Interest-rate risks and opportunities	**Low**	**Low**	Low	Low
Commodity-price risks and opportunities	**Low**	**Low**	Low	Low
Credit risks	**Low**	**–**	Low	–
Country risks	**High**	**–**	High	–
Risks of restricted access to capital markets	**Low**	**–**	Low	–
Risks and opportunities from changes in credit ratings	**Low**	**Low**	Low	Low
Risks and opportunities relating to pension plans	**High**	**High**	Medium	Medium

1 Risks from legal proceedings and tax risks and opportunities are not presented in the table as they are not comparable with other risk categories due to various parameters. A detailed presentation of risks from legal proceedings is to be found in the section Legal risks.

Economic conditions

Like the majority of economic research institutes, the Mercedes-Benz Group expects the growth of the global economy to continue to slow down considerably in 2023. The assumptions regarding the overall economic environment and the development of the automotive markets in 2023 are described in detail in the Outlook chapter.

The economic environment constitutes the framework conditions for the risks and opportunities listed in the following categories and is included as a premise in the quantification of these risks and opportunities.

The global economic conditions continue to be characterized by an exceptional degree of uncertainty. In addition to unexpected macroeconomic developments, uncertainties for the global economy and the business development of the Mercedes-Benz Group may arise in particular from geopolitical events and trade policy. Besides the Russia-Ukraine war, examples of this include a further exacerbation of tensions between the United States and China and a further deterioration of political relations between the European Union and China. In addition, as in the previous year, the further course of the Covid-19 pandemic may lead to disruptions in global supply chains. Other availability bottlenecks, in particular those affecting semiconductors, remain a large source of uncertainty. Volatile energy and commodity prices, persistently high or repeatedly rising inflation rates, sharply rising interest rates and an even more pronounced slowdown in economic growth may also have an impact on the risks and opportunities described in the individual categories.

Industry and business risks and opportunities

General market risks and opportunities

The risks and opportunities for the economic development of automotive markets are strongly affected by the cyclical situation of the global economy. The assessment of market risks and opportunities is linked to assumptions and forecasts about the overall development of markets in the regions in which the Mercedes-Benz Group is active. The economic conditions form the basis for the assessment of the existing risks and opportunities. The possibility of markets developing better or worse than assumed in the planning, or of changing market conditions, generally exists for all segments of the Group.

Possible declines in **vehicle sales** may be caused in particular by the partially unstable macroeconomic environment and in the context of political or economic uncertainties. As a result of the Covid-19 pandemic, there are still risks with a negative impact on the sales development of Mercedes-Benz Cars. Rising energy prices, a persistently high inflation rate and volatile exchange rates may also lead to market uncertainty or a loss of purchasing power and have a negative impact on demand in the automotive sector. A lower-than-expected market acceptance of electric vehicles can also lead to risks in the development of unit sales and have a negative impact on earnings. This could also endanger the achievement of specific CO_2 targets. Industrial policy measures to strengthen local value creation in various countries as well as government purchase incentives for locally produced electric vehicles can also result in competitive disadvantages and declining vehicle sales in the respective markets. The development of markets, unit sales and inventories is continually analysed and monitored by the automotive divisions; if necessary, specific marketing and sales programmes are implemented.

Volatilities with regard to market developments can also lead to the overall market or regional conditions for the automotive industry developing better than assumed in the internal forecasts and premises, resulting in business opportunities in the market. Opportunities may also arise from an improvement in the competitive situation or a more positive development of demand. The utilization of opportunities is supported by sales and marketing campaigns.

The loss of important **dealerships and vehicle importers** can lead to customer demand not being fully served and lower unit sales. Due to the tense economic situation of some dealers and vehicle importers, possible loss of revenue for Mercedes-Benz Cars cannot be ruled out. To counter these risks at an early stage, the financial situation of strategically relevant dealers and vehicle importers is continuously monitored.

The launch of new products by competitors, more aggressive pricing policies and poorer effective pricing for products such as electric vehicles can lead to to increasing **competitive and price pressure** in the automotive segments and have a negative impact on profitability. The discontinuation or reduction of government subsidies for electric vehicles can also negatively affect their pricing and cut profit margins. Continuous monitoring is carried out in order to recognize risks at an early stage. Depending on the situation, product-specific and possibly regionally different measures are taken to support weaker markets. There is also a risk of delayed market introduction of new technologies in vehicles. Opportunities exist in particular in the Mercedes-Benz Cars segment due to better-than-planned effective pricing of vehicles.

In connection with the sale of vehicles, the Mercedes-Benz Group offers customers a wide range of **financing and leasing options**. The resulting risks for the Mercedes-Benz Mobility segment are mainly due to borrowers' worsening creditworthiness, so receivables might not be recoverable in whole or in part because of customers' insolvency (default or credit risk). The Mercedes-Benz Group counteracts credit risks by means of creditworthiness checks on the basis of standardized scoring and rating methods, the collateralization of receivables, and effective risk management with a firm focus on monitoring both internal and macroeconomic leading indicators.

In connection with leasing agreements, risks and opportunities also arise due to the development of the used vehicle market. These result when the market value of a leased vehicle at the end of the agreement term differs from the residual value that was originally calculated and forecast on the basis of specific assumptions at the time the agreement was concluded and used as a basis for the leasing instalments. Residual-value management processes have been defined to counteract these risks relating to **vehicles' residual values**. Depending on the region and the current market situation, the measures taken generally include continuous market monitoring as well as, if required, price-setting strategies or sales promotion measures designed to regulate vehicle inventories. The quality of market forecasts is verified by periodic comparisons of internal and external sources, and, if required, the determination of residual values is adjusted and further developed with regard to methods, processes and systems.

The market risks increase from Medium to High compared with the previous year especially due to the uncertain macroeconomic environment.

Risks and opportunities relating to the legal and political framework

Risks and opportunities from the legal and political framework have a considerable influence on the Mercedes-Benz Group's future business success. Regulations concerning vehicles' emissions, fuel consumption, safety and certification, as well as tariff aspects and taxes in connection with the sale or purchase of vehicles or vehicle parts, play an important role.

The Mercedes-Benz Group constantly monitors the development of the legal and political framework and attempts to anticipate foreseeable requirements and long-term objectives at an early stage in the product development process. In particular, changes in the legal and political framework at short notice can be associated with additional costs or higher investments.

Legal limits on the fuel consumption and/or CO_2 emissions of car fleets exist in many markets, although the target values differ from market to market. Non-compliance with regulations applicable in the various markets might result in significant penalties and reputational harm, and might even mean that vehicles with conventional drive systems could not or could no longer be registered in the relevant markets. The Mercedes-Benz Group counteracts these risks through the transformation towards electric mobility and the associated realignment of its products.

Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans face the described risks with respect to regulations concerning mandatory targets for the average fleet fuel consumption and CO_2 emissions of new vehicles especially in the markets of China, Europe and the United States. The Mercedes-Benz Group gives these targets due consideration in its product and sales planning. We assume that the ambitious statutory targets can be met. In some markets, the modalities for target achievement granted by law, including the acquisition of external credits, will have to be utilized. The market success of alternative drive systems is greatly influenced not only by customer acceptance but also by regional market conditions such as the battery-charging infrastructure, state support and tax conditions.

Political tensions and the associated danger of **geopolitical conflicts** have increased and are associated with far-reaching risks for the business development of the Mercedes-Benz Group. A further escalation and possible geographical expansion of the Russia-Ukraine war could have a negative impact on purchasing and logistics processes and on the production and sales programme. A possible bottleneck in energy supply in the EU could subsequently lead to potential production losses at the Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans plants. Moreover, there is an increasing risk of possible cyberattacks as a result of political tensions. The above-mentioned risks are monitored on an ongoing basis and mitigation measures, such as substituting other energy sources for gas or implementing energy-saving measures, are initiated accordingly; possible scenarios are continuously adjusted to the current geopolitical situation and analysed.

Individual countries may attempt to defend and improve their competitiveness in the world's markets by increasingly resorting to **interventionist and protectionist measures**. For example, setting up or expanding production facilities, increasing local purchasing or the requirement to carry out local research and development can result in significantly increased investment or higher running costs. In addition, barriers to market access such as more difficult or delayed certification processes or very complicated tariff procedures can make it more difficult to import into those countries. Investing in those countries can limit the impact of protectionist measures.

Procurement-market risks and opportunities

Risks and opportunities relating to procurement arise for the automotive segments in particular from fluctuations in **prices of commodities, raw materials and energy**. Certain raw materials and components are required for the manufacture of vehicles and parts and are purchased on the world market. The level of costs depends on the price development of commodities, raw materials and energy. Inflation-related increases in raw-material and energy prices are expected for 2023 and are associated with significant cost-side risks. They can also lead to higher logistics costs. Furthermore, intense competition for specific raw materials in the course of the introduction of new technologies can lead to increasing costs or possible shortages in the supply chain. Moreover, raw-material markets can be impacted by uncertainties and political crises — combined with possible supply bottlenecks — as well as by volatile demand for specific raw materials. In general, the ability to pass on the higher costs of commodities and other materials in the form of higher prices for manufactured vehicles is limited because of strong competitive pressure in the international automotive markets. Rising raw-material prices may therefore have a negative impact on the profit margins of the vehicles sold and thus lead to lower earnings in the respective segment. In order to counteract possible loss of revenue, Mercedes-Benz Group continuously monitors the development of raw-material and energy prices and enters into negotiations with suppliers.

Procurement-market risks are rising from Low to High as a result of possible inflation-related price increases among other factors.

Company-specific risks and opportunities

Risks and opportunities from research and development

Technical developments and innovations are of key importance for the safe and sustainable mobility of the future. The transformation towards electric mobility and comprehensive digitalization of vehicles has resulted in ambitious development targets and the market launch of new technologies. In addition to the resulting opportunities, decisions in favour of certain technologies and the continuously growing scope of emission, consumption and safety requirements to be met are associated with risks.

In 2020, Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) reached agreements with various US authorities to settle civil and environmental claims regarding emission control systems of certain diesel vehicles, which have taken legal effect. We refer to our further explanations under Legal and tax risks and opportunities. With the settlement reached, Mercedes-Benz Group AG and MBUSA have agreed to, among other things, pay civil penalties, conduct an emission modification programme for affected vehicles, provide extended warranties, undertake a nationwide mitigation project, take certain corporate compliance measures and make other payments. If the aforementioned obligations are not complied with, there will be the risk that cost-intensive measures will have to be taken and/or significant stipulated penalties will become due.

Production risks and opportunities

Due to the increasing technical complexity and the goal of maintaining and constantly enhancing quality standards for the luxury vehicles of the Mercedes-Benz Group, both risks and opportunities can arise in the automotive segments in connection with the launch and manufacture of products. Production interruptions, for example due to disruptions in the supply chain or a bottleneck in the energy supply, cannot be ruled out as a result. In addition, the further development of the Covid-19 pandemic may have a negative impact on production. For the **launch of new products** — especially in the course of the transformation toward electric mobility and the integration of new technologies — the necessary components and equipment scopes as well as the required production capacities must be available. To reduce the attendant risks, the related processes are continuously evaluated and improved.

Warranty and goodwill cases could arise if the quality of the products or the parts installed in the products does not meet requirements despite appropriate quality assurance processes, if regulations are not fully complied with, or if support cannot be provided in the required form in the event of problems and product maintenance. The Mercedes-Benz Group recognizes appropriate provisions for warranty and goodwill cases. Nevertheless, it cannot be ruled out that recalls and field measures will lead to expenses. Possible claims in connection with such risks are examined and, if necessary, the appropriate measures are initiated for the affected products.

Due to existing uncertainties and possible interruptions in production caused by the impact of potential energy shortages, production risks have increased from Low to Medium.

Risks and opportunities from purchasing and logistics
Interruptions in global supply chains, bottlenecks in the supply of intermediate goods, and production stoppages or underutilization of suppliers' production capacities can have a negative impact on business activities in the automotive divisions. The increasing risk of cyberattacks within the supply chain also means that disruptions in the supply chain and, as a result, production stoppages and losses of unit sales cannot be ruled out. Opportunities could arise, for example due to capacity costs being lower than planned.

Interruptions in global supply chains, especially those caused by bottlenecks for electronic components and other important intermediate goods, as well as possible failures in supply by energy providers, can cause bottlenecks at Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans. To avoid such **bottleneck situations for intermediate goods**, capacity bottlenecks are countered by planning ahead. Supplier management is undertaken for the prevention of risks with the aim of ensuring the quantity and quality of the components required to produce the vehicles. Lack of availability and quality problems with certain vehicle parts can lead to production downtimes and cause costs that result in negative effects on profitability.

The financial situation of some suppliers remains difficult. The reasons for this are continuing uncertainties in connection with rising commodity, raw-material and energy prices, the lack of availability of components, and the further impact of the Covid-19 pandemic. The resulting possible **production stoppages or under-utilization of production capacities at suppliers** can also cause disruption of the supply chain in the automotive segments and prevent vehicles from being completed and delivered to customers on time. Supplier risk management aims to identify potential financial bottlenecks for suppliers at an early stage and to initiate suitable countermeasures. Specifically, depending on the warning signals recorded and the internal classification, regular reporting dates on which key performance indicators are reported to the Mercedes-Benz Group and any support measures can be determined if necessary are agreed upon with suppliers. If suppliers cannot cover their fixed costs, there is also the risk that they may demand compensation payments. Necessary capacity expansions at suppliers could also require a contribution to cover costs.

Due to the **transformation to electric mobility** and the increasing outsourcing of important components, there is also a risk that these will not be available on time in the planned quantity and required quality, thus delaying the start of production of new series. This could have negative effects on profitability.

Information technology risks and opportunities

The systematically pursued digitalization strategy enables the Mercedes-Benz Group to utilize new opportunities to increase customer utility and the value of the company. Nonetheless, the high degree of penetration of all business units by information technology (IT) also harbours risks for our business and production processes and the units' products and services. Extensive changes in the existing system landscape, for example the focus on strategic partnerships for the transformation of the IT infrastructure, can also lead to risks.

The ever-growing threat from cybercrime and the spread of aggressive malicious code brings risks that can affect the availability, integrity and confidentiality of information and IT-supported operating resources. Despite extensive precautions, in the worst-case scenario this can lead to a temporary interruption of IT-supported business processes with severe negative effects on the Group's earnings. In addition, the loss or the misuse of sensitive data may under certain circumstances lead to a loss of reputation. In particular, stricter regulatory requirements such as the EU General Data Protection Regulation and related legislation may, among other things, give rise to claims by third parties and result in costly regulatory requirements and penalties with an impact on earnings. It is essential for the globally active Mercedes-Benz Group and its wide-ranging business and production processes that information is available and can be exchanged in an up-to-date, complete and correct form. The internal IT security framework is oriented according to international standards and also draws on industry standards and good practices for its protective measures. New regulatory requirements for cybersecurity and cybersecurity management systems are taken into account in the further development of processes and policies. Appropriately secure IT systems and a reliable IT infrastructure must be used to protect information. Cyber threats must be identified and dealt with as appropriate for their criticality over the entire life cycle of the applications and the IT systems. Special attention is paid to risks that in the event of their occurrence give rise to an interruption of business processes due to IT system failures and to the loss and the falsification of data. The advancing digitalization and networking of the means of production is accompanied by coordinated technical and organizational security measures.

Due to growing requirements concerning the confidentiality, integrity and availability of data, the Mercedes-Benz Group has implemented various preventive and corrective measures so that the related risks, such as possible reputational damage, are minimized. For example, the Group reduces potential disruptions to operational processes in computer centres by mirroring data, decentralizing data storage, off-site data backups and IT systems configured for high availability. Emergency plans are drawn up, employees trained and regularly made aware in order to remain capable of action. Specific threats are analysed and countermeasures are coordinated at a globally active Cyber Intelligence and Response Centre. The protection of products and services against the danger of hacking and cybercrime is continually developed.

Personnel risks and opportunities

Competition for highly qualified staff and management is still very intense in the industry and the regions in which the Mercedes-Benz Group operates. The Group's future success also depends on the extent to which it succeeds over the long term in recruiting, integrating and retaining specialist employees. The established human resources instruments take such personnel risks into consideration. One focus of human resources management is the targeted personnel development and further training of the workforce. Among other things, employees benefit from a wide range of training opportunities and the transparency created within the framework of performance management. In order to remain successful as a company, the way we work together and our leadership culture undergo continuous development.

In addition to the demographic development, the digital transformation also requires that the company continues to adapt to changes and derives measures such as securing a qualified next generation of specialists and managers, especially with regard to technical developments. This requirement is addressed through various measures, including targeted qualification. We counter economic, market and competitive fluctuations by means of established time and flexibility instruments so that we can react to the situation appropriately.

Risks and opportunities related to equity investments and partnerships

Cooperation with partners in shareholdings and partnerships is of key importance to the Mercedes-Benz Group, both in the transformation towards electric mobility and comprehensive digitalization, and in connection with mobility solutions. Especially with new technologies, these shareholdings help us utilize synergies and improve cost structures in order to respond successfully to the competitive situation in the automotive industry.

The Mercedes-Benz Group generally participates in the risks and opportunities of shareholdings in line with its equity interest, and is also subject to share-price risks and opportunities if such companies are listed on a stock exchange. After the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business, this also applies to the Group's remaining minority shareholding in Daimler Truck Holding AG.

The remeasurement of a holding can lead to risks and opportunities for the segment to which it is allocated. Furthermore, ongoing business activities, especially the integration of employees, technologies and products, can result in risks. In addition, further financial obligations or an additional financing requirement can arise. The shareholdings are subject to a monitoring process so that, if required, decisions can be promptly made on whether or not measures can be taken to support or ensure profitability. The recoverable value of investments in shareholdings is also regularly monitored.

Financial risks and opportunities

The following section deals with the financial risks and opportunities of the Mercedes-Benz Group. These risks and opportunities can have negative or positive effects on the profitability, cash flows and financial position of the Group.

In principle, the Group's operating and financial risk exposures underlying its financial risks and opportunities can be divided into symmetrical and asymmetrical risk and opportunity profiles. With the symmetrical risk and opportunity profiles (e.g. currency exposures), risks and opportunities exist equally, while with the asymmetrical risk and opportunity profiles (e.g. credit and country exposures), the risks outweigh the opportunities.

The Mercedes-Benz Group is generally exposed to risks and opportunities from changes in market prices such as currency exchange rates, interest rates and commodity prices. Market price changes can have a negative or positive influence on the Group's profitability, cash flows and financial position. The Mercedes-Benz Group systematically manages and monitors market-price risks and opportunities primarily directly in the context of its business operations and financing activities, and applies derivative financial instruments for hedging purposes where needed, thus limiting both market-price risks and opportunities.

In addition, the Group is exposed to credit-, country- and liquidity-related risks, risks of restricted access to capital markets and risks from changes in credit ratings. As part of the risk management process, the Mercedes-Benz Group regularly assesses these risks by considering changes in key economic indicators and market information. Consideration of the pension plan assets to cover retirement and healthcare benefits is included in the section "Risks and opportunities relating to pension plans".

Exchange-rate risks and opportunities

The Mercedes-Benz Group's global orientation means that its business operations and financial transactions are connected with risks and opportunities related to fluctuations in currency exchange rates. This applies in particular to fluctuations of the euro against the US dollar, Chinese renminbi, British pound and other currencies such as those of growth markets. An exchange-rate risk or opportunity arises in business operations primarily when revenue is generated in a currency different from that of the related costs (transaction risk). Regularly updated currency risk exposures are successively hedged with suitable financial instruments (predominantly currency forwards) in accordance with exchange-rate expectations, which are continually reviewed, whereby both risks and opportunities are limited. Any over-collateralization caused by changes in exposure is reversed by suitable measures without delay. Exchange-rate risks and opportunities also exist in connection with the translation into euros of the net assets, revenues and expenses of the companies of the Group outside the euro zone (translation risk); these risks are not generally hedged.

Interest-rate risks and opportunities

Changes in interest rates can create risks and opportunities for business operations as well as for financial transactions. The Mercedes-Benz Group employs a variety of interest-rate sensitive financial instruments to manage the cash requirements of its business operations on a day-to-day basis. Most of these financial instruments are held in connection with the financial services business of Mercedes-Benz Mobility. Interest-rate risks and opportunities arise when fixed-interest periods are not congruent between the asset and liability sides of the balance sheet. By means of refinancing coordinated with the terms of the financing agreements, the risk of maturity mismatch is minimized from both an interest-rate and a liquidity perspective. Remaining interest-rate risks are managed with the use of derivative financial instruments. The funding activities of the industrial business and the financial services business are coordinated at the Group level. Derivative interest-rate instruments such as interest-rate swaps are used to achieve the desired interest-rate maturities and asset/liability structures (asset and liability management).

Commodity-price risks and opportunities
As describe in the section on “Procurement-market risks and opportunities”, the Mercedes-Benz Group is exposed to risks arising from changes in prices of raw materials. A small part of the commodity-price risks, mainly from the purchase of precious metals, is reduced by the use of derivative financial instruments.

Credit risks
Credit risk describes the risk of financial loss resulting from a counterparty failing to meet its contractual payment obligations. Credit risk includes both the direct risk of default and the risk of a deterioration in creditworthiness, as well as concentration risks.

The Group is exposed to credit risks which result primarily from its financial services activities and from the operations of its vehicle business. The risks from leasing and sales financing are dealt with in the General market risks and opportunities section.

Credit risks also arise from the Group’s liquid assets. Should defaults occur, this would adversely affect the Group’s profitability, liquidity and capital resources, and financial position. The limit methodology for liquid funds deposited with financial institutions has been continuously further developed in recent years. In connection with investment decisions, priority is placed on the borrowers’ very high creditworthiness and on balanced risk diversification. Most liquid assets are held in investments with an external rating of A or better.

Country risks
Country risk describes the risk of financial loss resulting from changes in political, economic, legal or social conditions in the respective country, for example due to sovereign measures such as expropriation or a ban on currency transfers. The Mercedes-Benz Group is exposed to country risks that primarily result from cross-border financing or collateralization for subsidiaries or customers, from investments in subsidiaries and joint ventures, and from cross-border trade receivables. Country risks also arise from cross-border cash deposits with financial institutions. The Group addresses these risks by setting country limits (e.g. for hard-currency portfolios of Mercedes-Benz Mobility companies). The Mercedes-Benz Group also has an internal rating system that divides all countries in which it operates into risk categories. The value at risk for the country risk reflects the risk assessments in connection with the business activities in Russia.

Risks of restricted access to capital markets

Liquidity risks arise when a company is unable to fully meet its financial obligations. In the normal course of business, the Mercedes-Benz Group uses bonds, commercial paper and securitized transactions, as well as bank loans in various currencies, primarily with the aim of refinancing its leasing and sales-financing business. An increase in the cost of refinancing would have a negative impact on the competitiveness and profitability of the financial services business to the extent that the higher refinancing costs cannot be passed on to customers; a limitation of the financial services business would also have negative consequences for the vehicle business. Access to capital markets in individual countries may be limited by government regulations or by a temporary lack of absorption capacity. In addition, pending legal proceedings as well as the Group's own business policy considerations and developments may temporarily prevent the Group from covering any liquidity requirements by means of borrowing in the capital markets. Contractually agreed credit lines are available as refinancing instruments. The risk of limited capital market access is unchanged from the previous year.

Risks and opportunities from changes in credit ratings

Risks and opportunities exist in connection with potential downgrades or upgrades to credit ratings by the rating agencies, and thus to the Mercedes-Benz Group's creditworthiness. Downgrades could have a negative impact on the Group's financing if such a downgrade leads to an increase in the costs for external financing or restricts the Group's ability to obtain financing. A credit rating downgrade could also discourage investors from investing in Mercedes-Benz Group AG or from purchasing bonds issued by Mercedes-Benz Group AG or another company of the Group.

Risks and opportunities relating to pension plans

The companies of the Mercedes-Benz Group grant defined-benefit pension commitments, which are covered by plan assets, as well as healthcare commitments to a small extent. The balance of pension obligations less plan assets constitutes the carrying amount or funded status of those employee benefit plans. The measurement of pension obligations and the calculation of net pension expense are based on certain assumptions. Even small changes in those assumptions such as a change in the discount rates or changed inflation assumptions have a negative or positive effect on funded status and Group equity in the current financial year, and lead to a change in the periodic net pension expense in the following financial year. The fair value of plan assets is determined to a large degree by developments in the capital markets. Unfavourable or favourable developments, especially relating to share prices and fixed-interest securities, reduce or increase the carrying value of plan assets. A change in the composition of plan assets can also have a positive or negative impact on the future development of the fair value of plan assets. Risk management for the plan assets takes place through broad diversification of investments, the selection of various asset managers on the basis of quantitative and qualitative analyses, and the ongoing monitoring of returns and risks. The structure of pension obligations is taken into consideration during the determination of the investment strategy for the plan assets in order to reduce fluctuations of the funded status. Capital market volatility has risen significantly since the previous year due to the war in Ukraine and the interest rate policy of the central banks. As a result, the impact of the risks and opportunities in connection with pension plans has increased from Medium to High.

Legal and tax risks and opportunities

The Group continues to be exposed to legal and tax risks. Provisions are recognized for those risks if and insofar as they are likely to be utilized and the amounts of the obligations can be reasonably estimated.

Legal risks

Regulatory risks

The automotive industry is subject to extensive governmental regulations worldwide. Laws in various jurisdictions govern occupant safety and the environmental impact of vehicles, including emissions levels, fuel economy and noise, as well as the emissions of the plants where vehicles or parts thereof are produced. In case regulations applicable in the different regions are not complied with, this could result in significant penalties and reputational harm or the inability to certify vehicles in the relevant markets. The cost of compliance with these regulations is considerable, and in this context, Mercedes-Benz continues to expect a significant level of costs.

Risks from legal proceedings in general

Mercedes-Benz Group AG and its subsidiaries are confronted with various legal proceedings and claims as well as governmental investigations and orders (legal proceedings) on a large number of topics, including vehicle safety, emissions, fuel economy, financial services, dealer, supplier and other contractual relationships, intellectual property rights (especially patent infringement lawsuits), warranty claims, environmental matters, antitrust matters (including actions for damages) as well as investor litigation. Product-related litigation involves claims alleging faults in vehicles. Some of these claims are asserted by way of class actions. If the outcome of such legal proceedings is detrimental to Mercedes-Benz or such proceedings are settled, the Group may encounter substantial financial burdens, e.g. from damages payments or service actions, recall campaigns, monetary penalties or other costly actions. Some of these proceedings and related settlements may also have an impact on the company's reputation.

Risks from legal proceedings in connection with diesel exhaust gas emissions — governmental proceedings

Mercedes-Benz is continuously subject to governmental information requests, inquiries, investigations, administrative orders and proceedings relating to various laws and regulations in connection with diesel exhaust emissions.

The corresponding activities of various authorities worldwide, which were already reported in the past, are partly ongoing, as described below. These activities particularly relate to test results, the emission control systems used in Mercedes-Benz diesel vehicles and/or the interactions of Mercedes-Benz with the relevant authorities as well as related legal issues and implications, including, but not limited to, under applicable environmental, criminal, consumer protection and antitrust laws.

In the United States, Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) reached agreements in the third quarter of 2020 with various authorities to settle civil environmental claims regarding the emission control systems of certain diesel vehicles. These agreements have become final and effective. The authorities take the position that Mercedes-Benz failed to disclose Auxiliary Emission Control Devices (AECDs) in certain of its US diesel vehicles and that several of these AECDs are illegal defeat devices.

As part of these settlements, Mercedes-Benz has denied the allegations by the authorities and has not admitted liability, but has agreed to, among other things, pay civil penalties, conduct an emission modification programme for the affected vehicles and take certain other measures. The failure to meet certain of those obligations may trigger additional stipulated penalties. In the first quarter of 2021, Mercedes-Benz paid the civil penalties.

As already reported, in April 2016, the U.S. Department of Justice ("DOJ") requested that Mercedes-Benz conduct an internal investigation. Mercedes-Benz conducted such internal investigation in cooperation with DOJ's investigation; DOJ's investigation remains open. In addition, further US state authorities have opened investigations pursuant to both local environmental and consumer protection laws and have requested documents and information.

In Canada, the Canadian environmental regulator Environment and Climate Change Canada ("ECCC") is conducting an investigation in connection with Diesel exhaust emissions based on the suspicion of potential violations of, amongst others, the Canadian Environmental Protection Act as well as potential undisclosed AECDs and defeat devices. Mercedes-Benz continues to cooperate with the investigating authorities.

In Germany, the Stuttgart public prosecutor's office issued a fine notice against Mercedes-Benz in September 2019 based on a negligent violation of supervisory duties, thereby concluding the related administrative offense proceedings against Mercedes-Benz. The Stuttgart public prosecutor's office is still conducting criminal investigation proceedings against Mercedes-Benz employees on the suspicion of, amongst others, fraud. In July 2021, the local court of Böblingen issued penal orders against three Mercedes-Benz employees based on, amongst others, fraud, which have become final.

Between 2018 and 2020, the German Federal Motor Transport Authority ("KBA") issued subsequent auxiliary provisions for the EC type approvals of certain Mercedes-Benz diesel vehicles, and ordered mandatory recalls as well as, in some cases, stops of the first registration. In autumn 2022, the KBA issued further decisions regarding vehicles equipped with an OM607 EU6 or EU5 diesel engine. In each of those cases, it held that certain calibrations of specified functionalities are to be qualified as impermissible defeat devices. Mercedes-Benz has a contrary legal opinion on this question and has filed timely objections against the KBA's administrative orders and determinations mentioned above. Insofar as the KBA has not remedied the objections, Mercedes-Benz has filed lawsuits with the competent administrative court to have the controversial questions at issue clarified in a court of law. Irrespective of such objections and the lawsuits that are now pending, Mercedes-Benz continues to cooperate fully with the KBA. The new calibrations requested by the KBA were developed by Mercedes-Benz and assessed and approved by the KBA; the related recalls were initiated. It cannot be ruled out that under certain circumstances, software updates may have to be reworked, or further delivery and registration stops may be ordered or resolved by the company as a precautionary measure, also with regard to the used-car, leasing and financing businesses. In the course of its regular market supervision, the KBA routinely conducts further reviews of Mercedes-Benz vehicles and asks questions about technical elements of the vehicles. In addition, Mercedes-Benz continues to be in a dialogue with the German Ministry for Digital and Transport (BMDV) to conclude the analysis of the diesel-related emissions matter and to further the update of affected customer vehicles. In light of the aforementioned administrative orders issued by the KBA, and continued discussions with the KBA and the BMDV, it cannot be ruled out completely that additional administrative orders may be issued in the course of the ongoing and/or further investigations. Since 1 September 2020, this also applies to responsible authorities of other member states and the European Commission, which conduct market surveillance under the new European Type Approval Regulation and can take measures upon assumed non-compliance, irrespective of the place of the original type approval, and also to the British market surveillance authority DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency).

In addition to the aforementioned authorities, national cartel authorities and other authorities of various foreign States, including the South Korean Ministry of Environment, the South Korean competition authority (Korea Fair Trade Commission) and the Seoul public prosecutor's office (South Korea) are conducting various investigations and/or procedures in connection with Diesel exhaust emissions. In this context, South Korean authorities have made determinations and imposed sanctions against Mercedes-Benz. Mercedes-Benz has lodged an appeal against the determinations and the sanctions of the South Korean administrative authorities (the Ministry of the Environment and the Korea Fair Trade Commission). The proceedings described in this paragraph are still ongoing.

Mercedes-Benz continues to fully cooperate with the authorities and institutions. Irrespective of such cooperation and in light of the past developments, it is possible that further regulatory, criminal and administrative investigative and enforcement actions and measures relating to Mercedes-Benz and/or its employees will be taken or administrative orders will be issued. Additionally, further delays in obtaining regulatory approvals necessary to introduce new or recertify existing vehicle models could occur.

Regarding the proceedings and processes still in progress, Mercedes-Benz cannot at this time make any statement to their outcome. In light of the legal positions taken by U.S. regulatory authorities and the KBA as well as the South Korean Ministry of Environment, amongst others, it cannot be ruled out that, besides these authorities, one or more authorities worldwide will reach the conclusion that other passenger cars and/or vans with the brand name Mercedes-Benz or other brand names of the Mercedes-Benz Group are equipped with impermissible defeat devices. Likewise, such authorities could take the view that certain functionalities and/or calibrations are not proper and/or were not properly disclosed. It cannot be ruled out that Mercedes-Benz will become subject to, as the case may be, significant additional fines and other sanctions, measures and actions. The occurrence of the aforementioned events in whole or in part could cause significant collateral damage including reputational harm. Further, due to negative allegations or findings with respect to technical or legal issues by one of the various governmental agencies, other agencies — or also plaintiffs — could also adopt such allegations or findings. Thus, a negative allegation or finding in one proceeding carries the risk of being able to have an adverse effect on other proceedings, also potentially leading to new or expanded investigations or proceedings, including lawsuits.

In addition, the ability of Mercedes-Benz to defend itself in proceedings could be impaired by concluded proceedings and their underlying allegations as well as by results or developments in any of the information requests, inquiries, investigations, administrative or criminal orders, legal actions and/or proceedings discussed above.

Risks from legal proceedings in connection with diesel exhaust gas emissions — civil court proceedings
As previously reported, the State of Arizona filed a lawsuit in January 2019 claiming that, amongst others, Mercedes-Benz Group AG and MBUSA deliberately deceived consumers in connection with advertising Mercedes-Benz diesel vehicles. In the fourth quarter of 2022, Mercedes-Benz Group AG and MBUSA reached a binding settlement with the State of Arizona. In a separate lawsuit filed by the Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida in September 2020, the plaintiff claims that, amongst others, Mercedes-Benz Group AG and MBUSA violated municipal regulations prohibiting vehicle tampering and other conduct by using alleged devices claimed to impair the effectiveness of emissions control systems. The lawsuit was dismissed in the third quarter of 2022. The plaintiff has appealed the decision.

Consumer class actions containing allegations similar to those raised by the State of Arizona were filed against Mercedes-Benz Group AG in Israel in February 2019 as well as against Mercedes-Benz Group AG and further Group companies in the United Kingdom since May 2020, in the Netherlands, in Portugal as well as in November 2022 in Australia. The plaintiffs assert that Mercedes-Benz had used devices that impermissibly impair the effectiveness of emission control systems in reducing nitrogen-oxide (NO_x) emissions and which cause excessive emissions from vehicles with diesel engines.

In Germany, a large number of customers of diesel vehicles have filed lawsuits for damages or rescission of sales contracts based on similar allegations. They refer to, in particular, the KBA's recall orders mentioned above. The development of case numbers is declining, however an increase in the future cannot be ruled out. Based on similar allegations, the Federation of German Consumer Organisations (Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.) filed a model declaratory action (Musterfeststellungsklage) against Mercedes-Benz Group AG with the Stuttgart Higher Regional Court in July 2021. Such action seeks a ruling that certain preconditions of alleged consumer claims are met. Mercedes-Benz Group AG defends itself against the federation's allegations.

Furthermore, class actions have been filed in Canada alleging anticompetitive behaviour relating to vehicle technology, costs, suppliers, markets and other competitive attributes, including diesel emissions control technology. In 2022, the proceedings in the United States were concluded in favour of Mercedes-Benz Group AG and MBUSA.

Mercedes-Benz Group AG and the respective other affected companies of the Group regard the pending lawsuits set out above as being without merit and continue to defend themselves against them.

In addition, investors from Germany and abroad have filed lawsuits for damages with the Stuttgart Regional Court alleging the violation of disclosure requirements (main proceedings) and also raised out-of-court claims for damages. Mercedes-Benz Group AG regards these lawsuits and out-of-court claims as being without merit and will defend itself against them. In December 2021, the Stuttgart Higher Regional Court initiated model case proceedings under the German Act on Model Case Proceedings in Disputes under Capital Markets Law (KapMuG) (model case proceedings). Multiple investors have used the possibility to register claims in a considerable amount with the model case proceedings in order to suspend the period of limitation. Mercedes-Benz Group AG remains of the view to have duly fulfilled its disclosure obligations under capital markets law and defends itself against the investors' allegations also in these model case proceedings.

If court proceedings have an unfavourable outcome for Mercedes-Benz, the Group may encounter substantial financial burdens, e.g. from damages payments, remedial works or other cost-intensive measures. Court proceedings can also have an adverse effect on the reputation of the Group.

Furthermore, the ability of Mercedes-Benz to defend itself in the court proceedings could be impaired by the settlements of the diesel-related lawsuits in the US and in Canada, as well as by unfavourable allegations, findings, results or developments in any of the governmental or other court proceedings discussed above.

Risks from other legal proceedings

In September 2021, individual persons associated with Deutsche Umwelthilfe e.V. ("DUH") filed a lawsuit before the Stuttgart Regional Court against Mercedes-Benz AG. They claim injunctive relief, demanding that Mercedes-Benz AG refrain from distributing passenger cars with combustion engines after November 2030 and reduce its respective sales prior to this point in time. In the third quarter of 2022, the Regional Court of Stuttgart dismissed the claim in its entirety. The plaintiffs have appealed the decision. Mercedes-Benz AG will continue to defend itself against the plaintiffs' allegations.

As legal proceedings are fraught with a large degree of uncertainty, it is possible that after their final resolution, some of the provisions we have recognized for them could prove to be insufficient. As a result, substantial additional expenditures may arise. This also applies to legal proceedings for which the Group has seen no requirement to recognize a provision.

It cannot be ruled out that the regulatory risks and risks from legal proceedings discussed above, individually or in the aggregate, may materially adversely impact the profitability, cash flows and financial position of the Group or any of its segments.

Although the final result of any such litigation may influence the Group's earnings and cash flows in any particular period, Mercedes-Benz believes that any resulting obligations are unlikely to have a sustained effect on the Group's financial position.

Further information on legal proceedings is provided in the chapter Consolidated Financial Statements in Note 30 of the Notes to the Consolidated Financial Statements.

Tax risks and opportunities

Mercedes-Benz Group AG and its subsidiaries operate in many countries worldwide and are therefore subject to numerous different statutory provisions and tax audits. Any changes in legislation and jurisdiction, as well as different interpretations of the law by the fiscal authorities, especially in the field of cross-border transactions, may be subject to considerable uncertainty. It is therefore possible that the provisions recognized will not be sufficient, which could have negative effects on the Group's net profit and cash flows.

Positive effects on the Group's net profit and cash flows are also possible as a result of retroactive legislation, future court rulings or changes in the opinions of the tax authorities.

Any changes or interventions by the fiscal authorities are continuously monitored by the tax department and measures are taken if required. The monitoring, management and avoidance of tax risks is supported by a tax-compliance management system (tax CMS).

In addition, if future taxable income is not earned or is too low, there is a risk that the tax benefit from loss carryforwards and tax-deductible temporary differences may not be recognized or may no longer be recognized in full; this could have a negative impact on net profit. However, there is an accounting opportunity that tax benefits currently not recognized in full may be utilized or recognized in future years and could thus also have a positive impact on the Group's net profit.

Overall assessment of the risk and opportunity situation

The overall view of the Group's risk and opportunity situation is the sum of the described individual risks and opportunities in all risk and opportunity categories.

In addition to the risks described, unforeseeable events can have a negative impact on the business activities and thus on the Mercedes-Benz Group's profitability, liquidity and capital resources, financial position and reputation, and non-financial key figures as well as on society and the environment.

No risks are recognizable — neither on the reporting date nor at the time of preparing the Consolidated Financial Statements — that either alone or in combination with other risks could endanger the continued existence of the Group.

Forward-looking statements
This document contains forward-looking statements that reflect our current views about future events. The words "anticipate", "assume", "believe", "estimate", "expect", "intend", "may", "can", "could", "plan", "project", "should" and similar expressions are used to identify forward-looking statements. These statements are subject to many risks and uncertainties, including an adverse development of global economic conditions, in particular a decline of demand in our most important markets; a deterioration of our refinancing possibilities on the credit and financial markets; events of force majeure including natural disasters, pandemics, acts of terrorism, political unrest, armed conflicts, industrial accidents and their effects on our sales, purchasing, production or financial services activities; changes in currency exchange rates, customs and foreign trade provisions; a shift in consumer preferences towards smaller, lower-margin vehicles; a possible lack of acceptance of our products or services which limits our ability to achieve prices and adequately utilize our production capacities; price increases for fuel, raw materials or energy; disruption of production due to shortages of materials or energy, labour strikes or supplier insolvencies; a decline in resale prices of used vehicles; the effective implementation of cost-reduction and efficiency-optimization measures; the business outlook for companies in which we hold a significant equity interest; the successful implementation of strategic cooperations and joint ventures; changes in laws, regulations and government policies, particularly those relating to vehicle emissions, fuel consumption and safety; the resolution of pending governmental investigations or of investigations requested by governments and the outcome of pending or threatened future legal proceedings; and other risks and uncertainties, some of which are described under the heading "Risk and Opportunity Report" in this Annual Report. If any of these risks and uncertainties materializes or if the assumptions underlying any of our forward-looking statements prove to be incorrect, the actual results may be materially different from those we express or imply by such statements. We do not intend or assume any obligation to update these forward-looking statements since they are based solely on the circumstances at the date of publication.

EU taxonomy
The EU taxonomy regulation and the adopted delegated acts along with the supplementary interpretation documents of the European Commission contain formulations and terms that are still subject to considerable uncertainties and for which clarifications have not yet been published in all cases. Among others, this refers to the classification of economic activities, interpretation of do-no-significant-harm-criteria and to the assessment of the economic substance of financial investments. Due to the immanent risk that uncertain legal terms could be differently interpreted, uncertainty is attached to the legal certainty of the interpretation.

Statements regarding electricity and fuel consumption and CO_2 emissions
The consumption was determined on the basis of the regulation 2017/1151/EU. Further information on official fuel consumption and on the official specific CO_2 emissions of new cars can be taken from "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" dat.de/fileadmin/media/LeitfadenCO_2/GuideCO_2.pdf

References made in this Management Report
Insofar as the references made in this Management Report relate to parts of the Annual Report that were not included in the external audit (components outside the Annual Financial Statements and Consolidated Financial Statements and the Combined Management Report), or to the Mercedes-Benz Group website or other reports or documents, these were not part of the external audit.

The disclosures on the appropriateness and effectiveness of the internal control and risk management system in the Risk and Opportunity Report chapter, which are not part of the Management Report, were also not included in the audit of the financial statements.


S EQ 5004E

CORPORATE GOVERNANCE

CORPORATE GOVERNANCE

163 Report of the Audit Committee

167 Declaration on Corporate Governance

167 Declaration of compliance with the German Corporate Governance Code

168 Remuneration report, remuneration system

168 Essential principles and practices of corporate governance

172 Composition and working method of the Board of Management

174 Composition and working method of the Supervisory Board and its committees

179 German Act on the Equal Participation of Women and Men in Leadership Positions

180 Overall profiles of requirements for the composition of the Board of Management and the Supervisory Board

191 Shareholders and Annual General Meeting

Report of the Audit Committee

Dear Shareholders,

As Chairman of the Audit Committee, I am pleased to report to you on the tasks and activities of this Committee in the 2022 financial year.

Accountability
On the basis of the statutory provisions, the German Corporate Governance Code and the rules of procedure of the Supervisory Board and its committees, the Audit Committee deals in particular with issues of accounting, financial reporting and non-financial reporting. In addition, it is concerned with the audit of the financial statements and it reviews the quality, qualifications and independence of the auditor. It also discusses the effectiveness and operation of the risk management system, the internal control system, the internal audit system and the compliance management system. After the election of the auditor by the Annual General Meeting, the Audit Committee engages the auditor to conduct the annual audit and the auditor's review of interim financial statements. In addition, the Audit Committee agrees the important audit issues and negotiates the audit fees with the auditor. The Audit Committee also engages the auditor to conduct the voluntary audit of the Non-Financial Declaration as part of the management report. Another focus of the Audit Committee's work and meetings in the 2022 financial year was the preparation and implementation of the selection and proposal process under the EU Statutory Audit Regulation to determine a recommendation and preference for the selection of a new auditor for the 2024 financial year. The tender process was carried out at an early stage in order to guarantee a timely and diligent transfer of the mandate while maintaining the independence requirements. After careful review of the shortlisted applicants, the Audit Committee resolved in its meeting in November to recommend two auditing firms to the Supervisory Board, with a preference for PricewaterhouseCoopers GmbH to be appointed auditor for the audit mandate for the 2024 financial year that was the subject of the tendering process.

Equal representation
In the 2022 financial year, the shareholder side consisted of Olaf Koch and Dr Clemens Börsig, who served as Chairman of the Audit Committee until his departure from the Supervisory Board at the end of the Annual General Meeting on 29 April 2022. Timotheus Höttges was elected to the Audit Committee as the successor to Dr Clemens Börsig. All those mentioned are independent and have expertise in the field of accounting and the auditing of financial statements, including sustainability reporting and the auditing of such reporting. In the past financial year, the employees were represented by Michael Brecht as Deputy Chairman of the Committee and by Ergun Lümali as a member.

Meetings and participants
The Audit Committee met seven times in the 2022 financial year. The Chairman of the Supervisory Board attended all meetings as a permanent guest. Other permanent participants, in compliance with the statutory requirements, were the Chairman of the Board of Management, the members of the Board of Management responsible for Finance and Controlling and for Integrity and Legal Affairs, and the representatives of the auditor. Executive Sessions, in which the Audit Committee discussed topics with the auditor in the absence of the Board of Management, were also held on a regular basis. The heads of specialist departments such as Accounting, Internal Audit, Compliance and Legal also provided information on individual items on the agenda. Regular executive sessions also took place with the auditor without the presence of the Board of Management.

Particularly in preparation for upcoming meetings, the Chairman of the Audit Committee held regular discussions with the auditor as well as individual discussions, for example with the aforementioned members of the Board of Management, the Head of Internal Auditing, the Head of Compliance, the Head of Legal Affairs and, if required, with the heads of other specialist departments.

Information for the Supervisory Board
The Chairman of the Audit Committee informed the Supervisory Board in each of its subsequent meetings of the activities of the Committee as well as the content of the meetings and discussions.

Topics in the year 2022
In the meeting on 23 February 2022, the Audit Committee discussed the preliminary key figures of the 2021 Annual Financial Statements, the Consolidated Financial Statements and the preliminary proposal of the Board of Management on the appropriation of profits. After careful review, the Committee took note and approved the figures presented, determined that there were no objections to the proposed publication and recommended that the Supervisory Board, which met afterwards, endorse this view. Insofar as the preliminary key figures had not already been the subject of the ad hoc announcement of 11 February 2022 they were published along with the preliminary proposal for the appropriation of profits at the annual press conference on 24 February 2022.

In its meeting on 10 March 2022, the Committee reviewed and discussed in detail the Annual Financial Statements, the Consolidated Financial Statements and the Combined Management Report, including the Non-Financial Declaration for Mercedes-Benz Group AG and the Group for the 2021 financial year, the Remuneration report, the Declaration on Corporate Governance and the proposal for the appropriation of profits, all of which were issued with an unqualified audit opinion by the auditor. The representatives of the auditor reported on the results of the audit and in particular addressed the key audit matters and the relevant audit procedures, including the conclusions drawn, and were available to answer additional questions and provide information. The audit opinions on the company and Consolidated Financial Statements (including the key audit matters in the audit opinions) and on the accounting-related internal control system, as well as significant accounting matters, were discussed together with the auditor. Furthermore, the Audit Committee discussed the effectiveness of the internal control and risk management system.

After intensive review and discussion, the Audit Committee recommended that the Supervisory Board adopt the prepared financial statements, the Combined Management Report including the Non-Financial Declaration, the Remuneration report, the Declaration on Corporate Governance and the proposal of the Board of Management for the payment of a dividend of €5.00 per dividend-bearing no-par-value share. The Audit Committee also adopted the report of the Audit Committee on the 2021 financial year.

In this meeting, the Audit Committee also resolved to recommend to the Supervisory Board, and subsequently to the Annual General Meeting, that KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft be appointed to audit the financial statements and the Consolidated Financial Statements, and to review the interim financial reports for the 2022 financial year as auditor for the audit of interim financial reports for the 2023 financial year in the period up to the Annual General Meeting in the 2023 financial year. The discussion of the quality of the audit and the results of the independence review, which did not reveal any indications of bias or threats to independence, were taken into account. Subject to the election resolution of the Annual General Meeting, the Committee also discussed the proposal for the fee agreement to be made with the auditor for the 2022 financial year. In addition, the Committee dealt with the report on the total fees paid to the auditor for audit and non-audit services in the 2022 financial year (including the non-audit fee cap) and set the approval framework for the engagement of the auditor for non-audit services. Finally, the Audit Committee discussed the 2022 annual audit plan of the Internal Audit Department, the reports issued by the Compliance and Legal departments and the agenda items for the 2022 Annual General Meeting that fall within the scope of its responsibility.

During 2022, the Audit Committee discussed the interim financial reports and the results of the audit review with the Board of Management and the auditor in the quarterly meetings prior to their publication. In addition, the Committee received reports from the Internal Audit, Compliance and Legal departments. The Board of Management also regularly reported to the Committee on the current status of material legal proceedings, including antitrust and diesel emissions-related proceedings. In addition, the Audit Committee received regular reports on possible violations of rules, which employees and external parties reported to the BPO (Business Practices Office) whistle-blowing system.

In April 2022 the Committee initially considered the interim financial report for the first quarter of 2022. The agenda then concerned the plans to discontinue the Mercedes-Benz Bank's deposit banking business with

private customers. The Audit Committee also received reports from the Internal Audit and Legal departments and from the Compliance unit. The report issued by the Compliance department included an update on the Human Rights Respect System that focused in particular on the implementation of measures required by the Act on Corporate Due Diligence in Supply Chains (LkSG), as well as the proposal of the European Commission regarding corporate sustainability due diligence.

In its meeting in June 2022, the Audit Committee discussed aspects of the risk management system and particularly addressed the further integration of ESG topics and the accompanying training measures to increase ESG awareness. Methods, processes and adjustments to the internal control system were also discussed. With regard to the compliance management system, methods for more extensive integration of social compliance aspects were presented, among other things. The meeting also focused on the report on ESG and sustainability reporting activities, including the requirements of the EU taxonomy and the measures taken to ensure these requirements are met. Furthermore, the Audit Committee received comprehensive reports from the Treasury and Tax departments. Another topic of the meeting was a discussion of the planning of the audit of the financial statements, including the main audit areas for the 2022 financial year. In addition, the Committee discussed current accounting topics.

At its meeting in July 2022, the Committee dealt with the results of the second quarter of 2022 and the risk report. Furthermore, the Committee received the quarterly reports from the Compliance, Internal Audit and Legal departments. In this context, it was informed in detail of measures relating to human rights and social compliance, as well as measures in connection with the Act on Corporate Due Diligence in Supply Chains. In addition, the Audit Committee discussed the annual report of the Group Data Protection Officer with the Board of Management.

In October 2022, the Committee dealt with the interim financial report for the third quarter of 2022. Furthermore, the Committee carried out the annual review of the approved non-audit services of the auditor and used audit quality indicators to analyse the quality of the audits. The agenda also included a discussion of the amendments to the German Corporate Governance Code and a report on asset and credit risks. Finally, the Committee received the quarterly reports from the Compliance, Internal Audit and Legal departments.

The Audit Committee held a further meeting in November. After careful review, the Audit Committee resolved to recommend two auditing firms to the Supervisory Board, with a preference for PricewaterhouseCoopers GmbH to be appointed auditor for the audit mandate for the 2024 financial year that was the subject of the tendering process.

Company and Consolidated Financial Statements for 2022

In its meeting on 16 February 2023, the Audit Committee discussed the preliminary key figures of the company and the Consolidated Financial Statements for 2022 as well as the preliminary proposal of the Board of Management on the appropriation of profits. After careful review, the Committee took note and approved the figures presented, determined that there were no objections to the proposed publication and recommended that the Supervisory Board, which met afterwards, endorse this view. The preliminary key figures and the preliminary proposal for the appropriation of profits were published at the annual press conference on 17 February 2023.

In a further meeting on 13 March 2023, the Committee reviewed and discussed in detail the Annual Financial Statements, the Consolidated Financial Statements and the Combined Management Report, including the Non-Financial Declaration for Mercedes-Benz Group AG and the Group for the 2022 financial year, the Remuneration report, the Declaration on Corporate Governance and the proposal for the appropriation of profits, all of which were issued with an unqualified audit opinion by the auditor. The representatives of the auditor reported on the results of the audit and in particular addressed the key audit matters and the relevant audit procedures, including the conclusions drawn, and were available to answer additional questions and provide information. The audit opinions on the company and Consolidated Financial Statements (including the key audit matters in the

audit opinions) and on the accounting-related internal control system, as well as significant accounting matters, were discussed together with the auditor. Furthermore, the Audit Committee discussed the effectiveness of the internal control and risk management system. After intensive review and discussion, the Audit Committee recommended that the Supervisory Board adopt the prepared financial statements, the Combined Management Report including the Non-Financial Declaration, the Remuneration report, the Declaration on Corporate Governance and the proposal of the Board of Management for the payment of a dividend of € 5.20 per dividend-bearing no-par-value share.

Self-assessment

The Audit Committee also conducted a self-evaluation of its activities on the basis of a comprehensive company-specific questionnaire in 2022. The positive results of this self-assessment were presented and discussed in the meeting on 16 February 2023.

Stuttgart, March 2023

The Audit Committee



Olaf Koch
Chairman

Declaration on Corporate Governance

In the Declaration on Corporate Governance pursuant to Sections 289f, 315d of the German Commercial Code (HGB), the Board of Management and the Supervisory Board report on the Corporate Governance of the Company in 2022. The statements are applicable to Mercedes-Benz Group AG and the Group, unless indicated otherwise below. Pursuant to Section 317 Subsection 2 Sentence 6 HGB, the review of the statements by the auditor is to be limited to whether the legally required statements were made. This Declaration on Corporate Governance is, in addition to the no longer current declarations of the past five years, available at group.mercedes-benz.com/dcg.

Declaration by the Board of Management and the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG pursuant to Section 161 of the German Stock Corporation Act on the German Corporate Governance Code

Mercedes-Benz Group AG complies with the recommendations of the German Corporate Governance Code as amended on 28 April 2022 and published in the official section of the Federal Gazette on 27 June 2022, with the exception of recommendations C.4 and C.5 (maximum number of mandates of Supervisory Board). Mercedes-Benz Group AG shall continue to comply with the recommendations in the future subject to the aforementioned deviations.

Since issuing the last Declaration of Compliance in December 2021, Mercedes-Benz Group AG has complied with the recommendations of the German Corporate Governance Code as amended on 16 December 2019 and published in the official section of the Federal Gazette on 20 March 2020, with the exception of recommendations C.4 and C.5 (maximum number of mandates of Supervisory Board).

Maximum number of Supervisory Board mandates (C.4 and C.5)
According to recommendation C.4, a member of the Supervisory Board who is not a member of the board of management of a listed company shall not hold more than a total of five mandates on the supervisory boards of listed companies outside the Group or comparable functions, in the course of which the chairmanship of a supervisory board shall count twice. According to recommendation C.5, members of the board of management of listed companies should not hold more than two mandates on the supervisory boards of listed companies outside the Group or comparable functions and should not chair the supervisory board of a listed company outside the Group. Whether the total number of mandates held by members of the Board of Management and the Supervisory Board in non-Group listed companies and comparable functions is still deemed to be appropriate is to be assessed more properly on a case-by-case basis rather than by means of a rigid upper threshold, particularly in view of the fact that it is not always possible to make a clear distinction between the mandates to be considered here. Aside from that, the individual workload to be expected from the aggregate of the mandates held does not necessarily increase in proportion to their number.

Stuttgart, December 2022

For the Supervisory Board	For the Board of Management
Dr Bernd Pischetsrieder	Ola Källenius
Chairman	Chairman

This Declaration of Compliance is, in addition to the no longer current Declarations of Compliance of the past five years, also available on the website of the company at group.mercedes-benz.com/dcg.

Remuneration report, remuneration system

The 2022 remuneration report and the opinion of the auditor pursuant to Section 162 of the German Stock Corporation Act (AktG) are available at group.mercedes-benz.com/remuneration-bom. The applicable remuneration system for the members of the Board of Management for 2022 pursuant to Section 87a Subsections 1 and 2 Sentence 1 of the German Stock Corporation Act (AktG), which was approved by the Annual General Meeting on 8 July 2020, are also available there. The resolution adopted by the Annual General Meeting on 31 March 2021 pursuant to Section 113 Subsection 3 of the German Stock Corporation Act (AktG) on the remuneration of the members of the Supervisory Board is available at group.mercedes-benz.com/remuneration-sb.

Essential principles and practices of corporate governance

German Corporate Governance Code
Beyond the statutory requirements of German stock corporation, co-determination and capital market legislation, Mercedes-Benz Group AG has complied and continues to comply with the recommendations of the German Corporate Governance Code ("Code") subject to the exceptions stated and justified in the Declaration of Compliance.

Mercedes-Benz Group AG has fully complied and continues to comply with the suggestions of the Code.

Principles of our business activity
The Mercedes-Benz Group conducts its business in accordance with Group-wide standards that go beyond the requirements of the law and the German Corporate Governance Code. Only those who act in an ethically and legally responsible manner remain successful in the long term — this is especially true in times of upheaval and change such as those as we are currently experiencing. Hence, integrity and compliance are very important to the Mercedes-Benz Group. In order to achieve long-term and sustainable corporate success on this foundation, it is the goal of the Mercedes-Benz Group to ensure that its business operations are in harmony with the interests of the environment and society. As one of the world's leading automakers, the Mercedes-Benz Group also wants to be at the forefront when it comes to sustainability. The company defines the most important principles in its Code of Conduct, which provides orientation for all employees of Mercedes-Benz Group AG and the Group and assists them in making the right decisions, even in difficult business situations.

The Code of Conduct
Employees from various divisions around the world were involved in the creation of the new Code of Conduct in 2019. The policy sets out the core corporate principles for conduct in day-to-day business and the way people deal with each other within the company and with business partners and customers. In addition to respect for the law and the legal system, these corporate principles also include, for example, fairness, transparency, practical diversity, and responsibility. In addition to the corporate principles, the Code of Conduct contains, inter alia, regulations regarding the respect and safeguarding of human rights as well as the handling of conflicts of interests, and

prohibits corruption in any form whatsoever. The policy has binding effect for all companies and employees of the Mercedes-Benz Group worldwide. It is available on the internet at group.mercedes-benz.com/compliance/integrity-code.

In addition, the company agreed on the Principles of Social Responsibility with the International Works Council. They are applicable at Mercedes-Benz Group AG as well as throughout the entire Group. In this agreement, the Mercedes-Benz Group commits to the principles of the UN Global Compact, including the internationally recognized human and labour rights regulated therein, freedom of association, sustainable environmental protection and the prohibition of child and forced labour. In addition, the company is committed to upholding equal opportunities and the principle of "equal pay for work of equal value" for employees.

Expectations regarding business partners

The Mercedes-Benz Group also formulates clear requirements for its business partners, because conduct with integrity and in compliance with the rules is a prerequisite for any trust-based cooperative venture. Therefore, when selecting its direct business partners, the Company makes sure that they comply with the law, follow ethical principles, and in this sense also have an impact on the supply chain. For the Mercedes-Benz Group's expectations of its business partners, please also see group.mercedes-benz.com/company/compliance/business-partners.html.

Advisory Board for Integrity and Sustainability

The Mercedes-Benz Group established an Advisory Board for Integrity and Sustainability. The board's members are independent external experts in the fields of environmental and social policy, transport and mobility development, and human rights and ethics and provide the Mercedes-Benz Group with constructive and critical support with issues relating to integrity, sustainability and corporate responsibility. The Advisory Board meets several times a year under the direction of the member of the Board of Management responsible for Integrity and Legal Affairs. One of these annual meetings specifically serves to exchange information with other members of the Board of Management and members of the Supervisory Board. A regular exchange of information and opinions between the Advisory Board and company managers and employees takes place in other meetings devoted to specific topics. Two working groups were established in the reporting year in order to strengthen this dialogue. Their goal is to promote more extensive discussions on the topics of "Integrity and employees" and "Climate protection and resource conservation". In 2022, the Advisory Board also addressed the new Corporate Citizenship Strategy, the role the Mercedes-Benz Group plays in society and the impact the geopolitical situation is having on the company.

Internal control, risk and compliance management systems within the Group

The Mercedes-Benz Group has appropriate and effective internal control, risk and compliance management systems in place that are commensurate with the size and global presence of the company, the scope of its business operations, and its risk situation, and are geared towards the continuous and systematic management of entrepreneurial risks and opportunities. These systems also take risks and opportunities associated with social and environmental factors into account. In identifying sustainability-related risks and opportunities, Mercedes-Benz Group AG is guided by the topics identified by the materiality analysis and thus includes the areas of action of the sustainable business strategy, for which concrete goals have been assigned. Sustainability-related data are systematically recorded and social and environmental impacts of the company's activities are identified and assessed as part of thematic risk assessments, for example in life cycle assessments along the entire life cycle of vehicles or in the Human Rights Respect System.

The risk management system is part of the overall planning, control and reporting process. This is to ensure that the executive management recognizes significant risks at an early stage and can initiate countermeasures in a timely fashion. Internal Audit monitors compliance with legal framework conditions and corporate standards by means of targeted audits and initiates appropriate measures where necessary. Further information on risk management can be found in the Risk and Opportunity Report in the 2022 Annual Report.

In addition to the accounting-related internal control system, the internal control system also includes in particular the Compliance Management System as well as an independent assessment of the structure and processes of the internal control system by Internal Auditing. Further explanations of the internal control system are available in the Risk and Opportunity Report in the Combined Management Report 2022.

The aim of the Compliance Management System (CMS) is to promote compliance with legislation and policies within the company and among its employees, to prevent misconduct and to systematically minimize compliance risks on the basis of the culture of integrity. Detailed information on the Mercedes-Benz Compliance Management System can be found in the Non-Financial Declaration chapter of the 2022 Annual Report.

At least once a year, the Audit Committee of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG discusses the effectiveness and functionality of the internal control and risk management system, the internal auditing system, and the Compliance Management System with the Board of Management. In each case, these systems and processes or similar ones are also examined with regard to the sustainability risks and opportunities they address, taking into account the areas of action of the sustainable business strategy as well as the ecological and social impact of the business activities conducted by Mercedes-Benz Group AG and the Group. The chairman of the Audit Committee shall report back to the Supervisory Board about the work of the committee at the latest at the next meeting of the Supervisory Board. The Supervisory Board also deals with the risk management system on the occasion of the audit of the company and Consolidated Financial Statements. The Chairman of the Supervisory Board maintains contact with the Board of Management between meetings of the Supervisory Board, in particular with the Chairman of the Board of Management, in order to discuss issues of risk management and compliance, in addition to the strategy and business development of the Group. In addition, the Board of Management regularly informs the Audit Committee and the Supervisory Board about significant risks to the Company and the Group. The Legal Affairs Committee of the Supervisory Board supports the Supervisory Board in the performance of its duties with regard to the complex emissions and antitrust-related proceedings with which Mercedes-Benz Group AG and its subsidiaries are confronted.

Accounting and auditing

The Mercedes-Benz Group compiles its Consolidated Financial Statements and interim financial reports in accordance with the principles of International Financial Reporting Standards (IFRS) as applicable in the European Union. The Annual Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG are compiled in accordance with the accounting provisions of the German Commercial Code (HGB). In addition to the half-yearly financial report, the Mercedes-Benz Group also compiles quarterly financial reports. The Consolidated Financial Statements and the Annual Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG are audited by an auditor, and interim financial reports are subject to review by an auditor. The Consolidated Financial Statements and the consolidated management reports are publicly accessible on the website of the Company within 90 days; the interim financial reports are publicly accessible within 45 days after the end of the respective reporting period.

On the basis of the recommendation of the Audit Committee, the Supervisory Board submits a proposal to the Annual General Meeting for the appointment of the auditor of the financial statements, the auditor of the Consolidated Financial Statements, and the auditor for the review of the interim financial reports.

Before submitting its recommendation for the election proposal to the Annual General Meeting, the Audit Committee of the Supervisory Board obtains a declaration from the proposed auditor as to whether and, if so, which business, financial or personal relationships exist between the auditor and its boards and committees and audit managers on the one hand and the Company and members of its boards and committees on the other hand that could give rise to concerns of partiality. The declaration also specifies which other services were provided to the Group in the previous financial year and to what extent and which ones have contractually been stipulated for the following year.

The auditor informs the Chairman of the Audit Committee without delay of any and all findings and occurrences of significance for the duties of the Supervisory Board that come to the attention of the auditor during the performance of the audit of the financial statements. Furthermore, the auditor informs the Audit Committee and annotates in the audit report if, during the performance of the audit, the auditor discovers facts that reveal an inaccuracy in the Declaration of Compliance of the Board of Management and the Supervisory Board with the German Corporate Governance Code.

At the Annual General Meeting on 29 April 2022, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, was appointed as auditor of the financial statements, auditor of the Consolidated Financial Statements, and auditor for the review of interim financial reports for the 2022 financial year and of interim financial reports for the 2023 financial year in the period up to the next Annual General Meeting in the 2023 financial year. KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft has audited the Company and Consolidated Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG since the 1998 financial year; Alexander Bock has been the responsible auditor since the 2021 financial year. To ensure compliance with the duty to appoint a different audit firm, a selection and proposal process was conducted in accordance with the EU Statutory Audit Regulation during the reporting period in order appoint an auditor for the 2024 financial year. On the basis of this process, the recommendation and preference of the Audit Committee, and its own review, the Supervisory Board has decided to propose to the 2023 Annual General Meeting that PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft be appointed as auditor for the 2024 financial year.

Composition and working method of the Board of Management

Under the German Stock Corporation Act (AktG), Mercedes-Benz Group AG has a dual management system that provides for a strict personnel and functional separation between the Board of Management as the management body and the Supervisory Board as the supervisory body (two-tier board). The Board of Management manages the Company, whilst the Supervisory Board supervises and advises the Board of Management.

Board of Management
In accordance with the articles of association of Mercedes-Benz Group AG, the Board of Management consists of at least two members. The Supervisory Board shall determine the exact number. As of 31 December 2022, the Board of Management consisted of eight members. In December 2020, the Supervisory Board set a target for the proportion of women on the Board of Management in accordance with the German Act on the Equal Participation of Women and Men in Leadership Positions and a deadline for achieving this target. In August 2021, the German Second Leadership Positions Act (FüPoG II) came into force. According to the said Act, at least one woman and at least one man must be a member of the Board of Management in listed companies with parity participation and more than three members on the Board of Management. Compliance with this minimum participation requirement when appointing individual or multiple members of the Board of Management has been mandatory since 1 August 2022. Companies that are subject to the minimum proportion requirement no longer have to set a target quota for the proportion of women on the board of management. Nevertheless, the Supervisory Board has decided that the target quota for 2020 should remain in place as one aspect of the overall profile of requirements for appointments to the Board of Management.

Details on the overall profile of requirements and the participation of women on the Board of Management are presented in separate sections in this Declaration on Corporate Governance.

Without prejudice to the overall responsibility of the Board of Management, the individual members of the Board of Management shall manage their departments on their own responsibility within the framework of the guidelines adopted by the Board of Management as a whole. Certain matters defined by the Board of Management as a whole shall nevertheless be dealt with by the Board of Management as a whole and shall require its approval. In addition, each member of the Board of Management has the right to demand that any matter he or she deems important be discussed by the Board of Management as a whole or that a decision be made on that matter by the Board as a whole. The work of the Board of Management is coordinated by the chairman of the Board of Management. There were no committees of the Board of Management during the reporting period.

Information in terms of the areas of responsibility and the curricula vitae of the members of the Board of Management is available on the website of Mercedes-Benz Group AG at group.mercedes-benz.com/company/corporate-governance/board-of-management.

The Board of Management manages Mercedes-Benz Group AG and the Group, in consideration of the interests of the shareholders, the employees and the other stakeholders, with the goal of sustainable added value. With the approval of the Supervisory Board, it determines the strategic orientation of the Company, which also takes into account long-term financial targets and environmental and social targets and objectives. The use of this approach has led to the definition of the strategic areas of action climate protection and air quality, resource conservation, sustainable urban mobility, traffic safety, data responsibility and human rights as integral components of the sustainable business strategy. Along with financial targets, the corporate planning decided on by the Board of Management with the approval of the Supervisory Board also includes corresponding sustainability-related targets.

The internal control and risk management systems established by the Board of Management, which are appropriate and effective in relation to the scope of the Company's business operations and its risk situation, also address sustainability-related targets. Further information on sustainability can be found on the Company's website at group.mercedes-benz.com/sustainability.

The Board of Management ensures compliance with statutory provisions, official regulations, and internal policies within the Company, and works to ensure that they are also observed by the Group companies (compliance). It has established a comprehensive Compliance Management System geared to the risk situation of the Company, the basic features of which are presented in the Non-Financial Declaration chapter of the 2022 Annual Report. The components of the Compliance Management System include the BPO (Business Practices Office) whistleblowing system, which gives employees and external whistleblowers worldwide the opportunity to report violations of the rules.

The Board of Management compiles the interim financial reports of the Company, the Annual Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG, the Consolidated Financial Statements and the Combined Management Report with Non-Financial Declaration of the Company and the Group. Together with the Supervisory Board, it prepares the Remuneration report and issues an annual Declaration of Compliance with the German Corporate Governance Code.

The Board of Management and the Supervisory Board work to ensure the well-being of the Company in a relationship based on trust. The Board of Management informs the Supervisory Board regularly, comprehensively and in a timely manner about all strategic issues of relevance to the Company as a whole, including issues relating to the sustainability strategy, planning, profitability, business development, the situation of the Company, the internal control system, the risk management system and compliance. The Supervisory Board has defined the information and reporting duties of the Board of Management in more detail.

For certain types of transactions defined by the Supervisory Board, the Board of Management requires the prior approval of the Supervisory Board.

Each member of the Board of Management is bound to serve the interests of the Company and is subject to a non-competition clause throughout the entire term of their contract. When making decisions, they may not pursue personal interests and they may not exploit the Company's business opportunities for their own benefit. Members of the Board of Management must disclose without delay to the Chairman of the Supervisory Board and the Chairman of the Board of Management any personal interest they may have in a particular business activity conducted by the Company, as well as any and all other conflicts of interest, and they must also report such information to all other members of the Board of Management.

Members of the Board of Management may only perform ancillary activities if these are approved by the Supervisory Board's Presidential Committee.

The Board of Management has adopted rules of procedure, available on the website of the Company at group.mercedes-benz.com/company/corporate-governance, which among other things govern the procedure to be followed when adopting resolutions and contain provisions designed to avoid conflicts of interest.

Diversity and equal opportunities

Diversity management has been part of the corporate strategy since 2005. The Mercedes-Benz Group relies on the diversity and variety of its employees because they form the basis of an efficient and successful company. Our diversity and inclusion activities aim to bring together the right people to meet challenges, to create a working culture that promotes the performance, motivation and satisfaction of employees and managers, and to contribute to the development of new target groups for our products and services. Through appropriate framework conditions and specific measures — from training formats for employees and managers, workshops, conferences and policies to target group-specific awareness-raising and communication measures — diversity and inclusion management thus contributes significantly to the further development of the corporate culture at the Mercedes-Benz Group.

The targeted promotion of women had already been a central focus of attention in diversity management before the German Act on the Equal Participation of Women and Men in Leadership Positions came into force. In compliance with the statutory requirements, the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG has set targets for the proportion of women at the two management levels of the Mercedes-Benz Group AG below the Board of Management and a deadline for attaining these targets. The specific details are presented in a separate section of this Declaration on Corporate Governance. Independently of the statutory requirements, the Company had already set itself the goal in 2006 of increasing the proportion of women in senior management positions within the Group

to at least 20% by 2020. This goal was achieved, and during the reporting period the Company set itself the new goal of appointing women to fill at least 30% of its senior management positions by 2030. As of 31 December 2022, the proportion of women in senior management positions at the Mercedes-Benz Group worldwide was 24.7% (active workforce without holiday workers).

Composition and working method of the Supervisory Board and its committees

Supervisory Board
In accordance with the German Co-Determination Act (MitbestG), the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG consists of 20 members. Half of them are elected by the shareholders at the Annual General Meeting and half by the employees of the German companies of the Group. Shareholder representatives and employee representatives are by law equally bound to serve the interests of the Company.

Curricula vitae of the individual members of the Supervisory Board and their other mandates are published on the Internet at group.mercedes-benz.com/company/corporate-governance/supervisory-board. This information is also updated every year.

The Supervisory Board shall be composed in such manner that its members as a whole are familiar with the industry in which the Company operates and have the knowledge, skills, and professional experience necessary for the proper performance of their duties. According to the German Act on the Equal Participation of Women and Men in Leadership Positions, the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG must be composed of at least 30% women and at least 30% men. The specific details are presented in a separate section of this Declaration on Corporate Governance.

In addition, the Supervisory Board has developed an overall profile of requirements for its own composition, which includes a competence profile and a diversity concept for the Board as a whole, including an age limit. The specific details of the overall profile of requirements are also summarized in a separate section of this Declaration on Corporate Governance. The proposals of the Supervisory Board for the election of shareholder representatives by the Annual General Meeting, for which the Nomination Committee submits recommendations, aim to fulfil the overall profile of requirements for the Supervisory Board as a whole.

The members of the Supervisory Board assume responsibility for the training and further education measures required for their tasks, e.g. on topics relating to changes in the legal framework and forward-looking technologies, and are supported in this by the Company. New members of the Supervisory Board have the opportunity to meet the members of the Board of Management and senior executives with specialist responsibility in an onboarding programme for a bilateral exchange on fundamental and current topics in respect of the relevant areas of the Board of Management, thus gaining an overview of the relevant topics of the Group as well as the governance structure. The key components of this programme include ESG (environmental, social, governance) and sustainability-related thematic blocks.

The Supervisory Board supervises and advises the Board of Management in the management of the business. At regular intervals, the Supervisory Board discusses business development, the situation of the Company, and planning and strategy, including the sustainability strategy and its implementation. The Supervisory Board also reviews and discusses the internal control and risk management systems and monitors compliance with statutory provisions, official regulations and internal policies within the Company.

The Supervisory Board has also specified in more detail the information and reporting duties of the Board of Management vis-à-vis the Supervisory Board, the Audit Committee and — between meetings of the Supervisory Board — vis-à-vis the Chairman of the Supervisory Board. The Supervisory Board has reserved the right of approval for transactions of fundamental importance.

The Supervisory Board's monitoring and advisory activities relate in particular to sustainability issues associated with the ESG dimensions (environmental, social and governance factors). At regular intervals, the Supervisory Board obtains reports from the Board of Management on the status of implementation of the integrated sustainable corporate strategy and also examines the risks and opportunities for the Company that result from social and environmental factors and, increasingly, the ecological and social effects of the Company's business activities. The Supervisory Board also addresses sustainability reporting in the form of the Non-Financial Declaration in the Combined Management Report.

The duties of the Supervisory Board include the appointment and, if necessary, the dismissal of the members of the Board of Management. Initial appointments have generally been made in the past, and since 2021 have always been made, for a maximum of three years.

With regard to the composition of the Board of Management, the Supervisory Board observes the statutory requirements for the equal participation of women and men. The specific details are presented in a separate section of this Declaration on Corporate Governance. Furthermore, with regard to the composition of the Board of Management, the Supervisory Board adopted a diversity concept embedded in an overall profile of requirements. Its specific details are also summarized in a separate section of this Declaration on Corporate Governance.

On the basis of a proposal issued by the Presidential Committee, the Supervisory Board determines the system of remuneration for the Board of Management and on the basis of this system also determines the total individual remuneration of the individual members of the Board of Management. It also defines the targets for variable remuneration components, including non-financial and sustainability-oriented parameters. Furthermore, the Supervisory Board regularly reviews both the remuneration system and the total individual remuneration of the individual members of the Board of Management in order to ensure that these remain appropriate. The remuneration system for the members of the Board of Management, which was approved by a majority of 95.33% at the Annual General Meeting in 2020, can be viewed at group.mercedes-benz.com/remuneration-bom. The Remuneration report that was prepared jointly by the Board of Management and the Supervisory Board (including the opinion of the auditor pursuant to Section 162 of the German Stock Corporation Act) are also available there.

The Supervisory Board examines the Annual Financial Statements, the Consolidated Financial Statements with Non-Financial Declaration, and the Combined Management Report of the Company and the Group as well as the proposal for the appropriation of the distributable profits. After discussions with the auditor and in consideration of the audit opinions of the auditor and the audit results of the Audit Committee, the Supervisory Board shall declare whether any objections are to be raised after the final result of its own review. If this is not the case, the Supervisory Board approves the Annual Financial Statements and the Combined Management Report; the financial statements are deemed to have been adopted with the approval of the Supervisory Board. The Supervisory Board shall report to the Annual General Meeting on the results of its own review as well as on the nature and scope of the supervision of the Board of Management during the past financial year. The Report of the Supervisory Board on the 2022 financial year is available in the Annual Report and at group.mercedes-benz.com/company/corporate-governance/supervisory-board.

The Supervisory Board has adopted Rules of Procedure that, in addition to its duties and responsibilities, specifically regulate the convening and preparation of its meetings as well as the procedure for the adoption of resolutions and contain provisions that are intended to avoid conflicts of interest. The Rules of Procedure of the Supervisory Board are available on the internet at group.mercedes-benz.com/company/corporate-governance.

For the meetings of the Supervisory Board during the reporting period, regular Executive Sessions were again scheduled in order to be able to discuss topics even in the absence of the Board of Management. Pursuant to the German Act on Strengthening Financial Market Integrity (FISG), which entered into force on 1 July 2021, the Board of Management does not participate in meetings of the Supervisory Board and its committees to which the auditor is called in as an expert, unless the Supervisory Board or the committee deems its participation necessary. Meetings of the Supervisory Board and its committees should as a rule take place in person. In justified exceptional cases the meetings can be held in the form of a video conference or a conference call or with the use

of other comparable means of telecommunication or individual members can participate in a meeting using such means. In view of the Covid-19 pandemic, which continued to be an issue during the reporting period, more extensive use of such remote formats had once again to be made in 2022.

Every member of the Supervisory Board must disclose any conflicts of interest they may have without delay to the Chairman of the Supervisory Board. Conflicts of interest and the manner in which they are dealt with are disclosed in the Report of the Supervisory Board.

The Supervisory Board regularly assesses how effectively the Supervisory Board and its committees perform their duties. The next self-assessment is scheduled to be conducted in 2023. Independently of the self-assessment of the Supervisory Board, the Audit Committee also carried out a self-evaluation of its activities again in 2022 on the basis of an extensive Company-specific questionnaire. The positive results of this self-assessment were presented and discussed at the Audit Committee meeting on 16 February 2023.

At 31 December 2022, in addition to the Mediation Committee to be established by law, there are four other committees of the Supervisory Board that perform the tasks assigned to them in the name of and on behalf of the Supervisory Board as a whole, to the extent permitted by law. The relevant committee chairpersons shall report on the work of the committees to the plenary meeting of the Supervisory Board at the latest at the next meeting of the Supervisory Board following the committee meeting. The Supervisory Board has adopted separate rules of procedure for all its committees. They are available on the internet at group.mercedes-benz.com/company/corporate-governance.

Presidential Committee

The Presidential Committee consists of the Chairman of the Supervisory Board, the Deputy Chairman of the Supervisory Board, and two other members elected by the Supervisory Board. As of 31 December 2022, the Presidential Committee consisted of Dr Bernd Pischetsrieder (Chairman), Ergun Lümali (Deputy Chairman), Ben van Beurden and Roman Zitzelsberger.

The Presidential Committee makes recommendations to the Supervisory Board for the appointment of members to the Board of Management, in consideration of the overall profile of requirements defined by the Supervisory Board with the diversity concept, including the requirements for the proportion of women on the Board of Management. It submits proposals to the Supervisory Board for the structure of the remuneration system for the Board of Management and for the appropriate individual total remuneration of the individual members of the Board of Management. The Presidential Committee is responsible for the contractual matters of the members of the Board of Management and decides on the granting of approval for ancillary activities of members of the Board of Management.

In addition, the Presidential Committee advises and decides on corporate governance issues, on which it also makes recommendations to the Supervisory Board. It supports and advises the Chairman of the Supervisory Board and his Deputy and prepares the meetings of the Supervisory Board within the scope of its responsibilities.

Nomination Committee

The Nomination Committee consists of the Chairman of the Supervisory Board and two other members elected to the Supervisory Board by the shareholder representatives by a majority of the votes cast. As of 31 December 2022, they are Dr Bernd Pischetsrieder (Chairman of the Nomination Committee), Sari Baldauf and Ben van Beurden. The Nomination Committee is the only committee of the Supervisory Board composed exclusively of shareholder representatives. It makes recommendations to the Supervisory Board for proposals to the Annual General Meeting for the election of shareholder representatives on the Supervisory Board. In this respect, it takes the statutory requirements for the participation of women into account and strives to fulfil the overall profile of requirements for the Supervisory Board as a whole.

Audit Committee

The Audit Committee consists of four members elected by the Supervisory Board by a majority of the votes cast. As of 31 December 2022, they are the shareholder representatives Olaf Koch (Chairman of the Audit Committee) and Timotheus Höttges as well as the employee representatives Michael Brecht (Deputy Chairman) and Ergun Lümali.

The members of the Audit Committee as a whole are very familiar with the industry in which the Company operates.

Pursuant to the German Stock Corporation Act (AktG), at least one member of the Audit Committee must have expertise in the field of accounting and auditing and at least one other member must have expertise in the audit of financial statements. In accordance with the German Corporate Governance Code, expertise in the field of accounting shall involve specialized knowledge of and experience with the use of accounting principles and internal control and risk management systems, while expertise in relation to the audit of financial statements shall also involve specialized knowledge of and experience with the same. In addition, specialized knowledge of and experience with financial reporting and financial statement auditing shall include sustainability reporting and the audit of sustainability reports. The Chairman of the Audit Committee shall have expertise as described in at least one of the aforementioned fields.

Throughout the course of his career, Olaf Koch has held management positions in the field of finance and controlling in his capacity as a chief financial officer, and he later served for many years as the Chairman of the Board of Management of Metro AG and Chairman of the Audit Committee of Hugo Boss AG. He thus has specialized knowledge and experience with regard to the use of financial reporting principles and internal control and risk management systems and the audit of financial statements. This also includes sound knowledge of sustainability reporting and the audit of sustainability reports. For example, Olaf Koch introduced a sustainability target system and sustainability reporting at Metro AG, which led to the company maintaining a top position in the Dow Jones Sustainability Index for many years. He also monitors and contributes to the development of sustainability reporting and the audit of sustainability reports and he actively contributes his expertise to the work conducted by the Audit Committee.

Due to the many years he has spent serving in executive positions in the field of finance, most recently as Chief Financial Officer of Deutsche Telekom AG and as CEO since 2014, Timotheus Höttges also has specialized knowledge and experience with regard to the use of financial reporting principles and internal control and risk management systems and the audit of financial statements. This also includes extensive knowledge of sustainability reporting and the audit of sustainability reports, which he gained in his principal activity as CEO of Deutsche Telekom AG. He also monitors and contributes to the development of sustainability reporting and the audit of sustainability reports and he actively contributes his expertise to the work conducted by the Audit Committee.

Both Olaf Koch, the Chairman of the Audit Committee, and Timotheus Höttges, in his capacity as the other shareholder representative on the Audit Committee, are independent. Further information on the evaluation of the independence of members of the Supervisory Board is summarised in the section on the overall profile of requirements for the composition of the Supervisory Board in this Declaration on Corporate Governance.

The Audit Committee is responsible for monitoring the accounting and the accounting process, and for the audit of the financial statements, in particular the selection and independence of the auditor and the quality of the audit. At least once a year, it discusses the effectiveness and operation of the internal control and risk management system, the internal auditing system and the Compliance Management System with the Board of Management. It receives regular reports on the work of internal auditing and the compliance organization. In addition, each member of the Audit Committee may obtain information directly from the heads of those corporate departments of the Company that are responsible within the Company for tasks relating to the Audit Committee in accordance with its Rules of Procedure via the Chairman of the Committee. The Chairman of the Committee shall communicate the information obtained to all members of the Audit Committee. If such information is obtained, the Board of Management shall be informed accordingly without delay.

At least quarterly, the Audit Committee receives the report of the BPO (Business Practices Office) whistleblowing system on complaints and information on possible violations of the rules by top executives and other employees according to a defined catalogue of statutory provisions. It regularly obtains information on the processing of the said complaints and information.

The Audit Committee discusses the interim financial reports and the information provided by the auditor about the review of the interim financial reports with the Board of Management and the auditor. On the basis of the opinion of the auditor, the Audit Committee reviews the annual Company Financial Statements, the annual Consolidated Financial Statements, and the Management Report with Non-Financial Declaration of the Company and the Group and discusses them together with the auditor. The Audit Committee submits its recommendations regarding the adoption of the Annual Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG, the approval of the Consolidated Financial Statements, and the proposal for the appropriation of profits to the Supervisory Board. The Committee also makes recommendations on the proposal of the Supervisory Board for the election of the auditor, assesses the suitability, qualifications, and independence of the auditor, and, after appointment by the Annual General Meeting, engages the auditor for the audit of the Consolidated Financial Statements and the Annual Financial Statements as well as for the review of interim financial reports. In this respect, it also agrees on the fee and coordinates the key areas of the audit with the auditor.

The Chairman of the Audit Committee meets regularly with the auditor to discuss the progress of the audit and then reports to the Audit Committee on the results of these discussions. The Audit Committee also discusses topics with the auditor even in the absence of the Board of Management.

The auditor shall report to the Audit Committee on any and all accounting matters considered critical and on any material weaknesses in the internal control and risk management system relating to the accounting process identified during the audit. The Audit Committee also addresses reporting on non-financial topics in the Management Report.

Finally, the Audit Committee approves in advance permissible services that the auditors or their subsidiaries perform for Mercedes-Benz Group AG or its Group companies and that are not directly related to the audit of the annual accounts (or the review of interim financial statements).

Transactions between the Company and related parties within the meaning of Section 111 b of the German Stock Corporation Act (AktG) require the prior approval of the Audit Committee, unless the law or a rule of the Supervisory Board stipulates that the approval of the plenary Supervisory Board or another committee is required.

Legal Affairs Committee

The Committee is composed of six members elected by the Supervisory Board by a majority of the votes cast. As of 31 December 2022, the members of the Committee are the shareholder representatives Olaf Koch (Chairman), Liz Centoni and Dame Polly Courtice as well as the employee representatives Ergun Lümali, Michael Häberle and Roman Romanowski. The Committee coordinates the exercising of the rights and obligations of the Supervisory Board with regard to the ongoing emission and cartel-related proceedings against the Company and Group companies. It prepares resolutions of the Supervisory Board in this regard and makes corresponding resolution recommendations. As part of the agreement in principle reached in 2020 with various US authorities to terminate civil and environmental proceedings in connection with emission control systems of certain diesel vehicles, the Committee was assigned further tasks and decision-making competences with regard to the fulfilment of the obligations assumed in the agreement in principle. The said other tasks include, inter alia, the steering and monitoring of the Post Settlement Audit Teams that were set up in the context of the agreement in principle.

Mediation Committee

By law, the Mediation Committee consists of the Chairman of the Supervisory Board, Dr Bernd Pischetsrieder, the Deputy Chairman of the Supervisory Board, Ergun Lümali, and two members elected by a majority of the votes cast, one by the employee representatives and one by the shareholder representatives on the Supervisory Board. As of 31 December 2022, they are Ben van Beurden for the shareholder side and Roman Zitzelsberger for the employee side. The Committee was established for the sole purpose of performing the task set out in Section 31 Subsection 3 of the German Co-Determination Act (MitbestG). As in previous years, the Mediation Committee had no reason to take action in the 2022 financial year.

German Act on the Equal Participation of Women and Men in Leadership Positions, as amended by the German Second Act on Leadership Positions

The requirements of the German Equal Participation of Women and Men in Leadership Positions Act are to be fulfilled at the Company level. The following information therefore relates to the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG, two management levels of Mercedes-Benz Group AG below its Board of Management, and the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG.

By resolution of 3 December 2020, the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG set a target for the proportion of women on the Board of Management of at least 25% by 31 December 2025. Since August 2022, a legally mandated minimum participation requirement must be complied with when appointing members of the Board of Management. This requirement stipulates that at least one woman and at least one man must be a member of the Board of Management in listed companies with parity participation and more than three members on the Board of Management. Companies that are subject to the minimum proportion requirement are no longer obliged to set a target quota for the proportion of women on the board of management. Nevertheless, within the framework of the overall requirements profile for appointments to the Board of Management, the Supervisory Board has decided to go beyond the stipulations of the minimum proportion requirement and maintain the target quota for the proportion of women on the Board of Management that was set in 2020. As of 31 December 2022, three of the eight members of the Board of Management are women: Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen and Britta Seeger. The proportion of women on the Board of Management is now 37.5%, which means it exceeds the target that was set.

With 11.8% of women at the first (two women of a total of 17 executives) and 22.5% at the second level of management of Mercedes-Benz Group AG (16 women of a total of 71 executives) below the Board of Management at the time of the resolution, the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG, by a resolution dated 25 November 2020, set a target for the proportion of women of at least 20% for the first and at least 25% for the second level below the Board of Management by 31 December 2025. As of 31 December 2022, the first level of management of Mercedes-Benz Group AG below the Board of Management consists of 13 executives, of whom one is a women, corresponding to a percentage of women of 7.6%. At the second level of management of Mercedes-Benz Group AG below the Board of Management, 17 out of a total of 50 executives are women as of 31 December 2022, corresponding to 34%.

The change in the total number of executives at the relevant management level of Mercedes-Benz Group AG between 25 November 2020 and 31 December 2022 is mainly due to the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicles business that has meanwhile been carried out and the associated transfers to Daimler Truck.

Based on the assumption of a total of 13 executives at management level 1 of Mercedes-Benz Group AG as of 31 December 2025, the set target quota of at least 20% results in a target of 3 women for this level. Based on the assumption of a total of 50 executives at management level 2 of Mercedes-Benz Group AG as of 31 December 2025, the set target quota of 25% results in a target of 13 women for this level.

The Supervisory Boards of listed companies with equal representation must be composed of at least 30% women and at least 30% men. The quota is to be met by the Supervisory Board as a whole. If the representatives of the shareholders or the representatives of the employees object to the Chairman of the Supervisory Board prior to the election then the minimum share for this election shall be fulfilled separately by the shareholders and the employees. At the Supervisory Board meeting on 27 April 2022, the shareholder representatives objected to the overall fulfilment with regard to the election of employee representatives to the Supervisory Board in 2022/2023.

In the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG, as of 31 December 2022, 40% of the members on the shareholder side (Sari Baldauf, Liz Centoni, Dame Polly Courtice and Professor Dr Helene Svahn) are women and 60% are men. The situation on the employee side at this time is 30% women (Nadine Boguslawski, Monika Tielsch and Elke Tönjes-Werner) and 70% men. As Sari Baldauf will leave the Supervisory Board by the end of the Annual General Meeting 2023, the Supervisory Board discussed at its meeting on 16 February 2023 the specific election proposal for her succession and, on the recommendation of the Nomination Committee, resolved to propose to the 2023 Annual General Meeting that Stefan Pierer be elected to the Supervisory Board for the first time. In the event of the election of the proposed candidate, the statutory quota for women remains fulfilled both on the shareholder side and for the Supervisory Board as a whole.

In addition to Mercedes-Benz Group AG itself, other Group companies are subject to co-determination and have set their own targets for the proportion of women on their respective Supervisory Boards and Boards of Management, and at the two levels below the Board of Management, as well as a deadline for achieving these targets, and have published them in accordance with the statutory requirements.

Overall profiles of requirements for the composition of the Board of Management and the Supervisory Board

With regard to the composition of the Board of Management and the Supervisory Board, Mercedes-Benz Group AG considers competence profiles and diversity concepts with regard to aspects such as age and gender. The Supervisory Board has combined these profiles and concepts in the overall profiles of requirements for the Board of Management and the Supervisory Board described below. The profiles of requirements are reviewed annually and also serve as a basis for long-term succession planning.

Board of Management

The objective of the profile of requirements for the Board of Management is to ensure that the composition of the Board of Management is as diverse and complementary as possible. The Board of Management as a whole shall possess the knowledge, skills, and experience necessary for the proper performance of its duties and at the same time embody the Company's management philosophy on the basis of the various personal backgrounds and skills of its members. The key factor for the decision on filling a specific board position is always the interest of the Company, taking any and all circumstances of the individual case into account.

The profile of requirements for the Board of Management remained the same in the reporting period as in the previous year and included the following aspects:

- The members of the Board of Management shall have **diverse educational and professional backgrounds** , preferably with at least two members with a technical background. As of 31 December 2022, the Board of Management comprises two graduate engineers, Markus Schäfer and Dr Jörg Burzer. Ola Källenius has demonstrated his technical expertise on a sustained basis since taking over the Group Research & Mercedes-Benz Cars Development department on 1 January 2017.

- On 3 December 2020, the Supervisory Board set a target for the **proportion of women** on the Board of Management of at least 25% by 31 December 2025. In August 2022, the previous statutory obligation to set a target quota for the proportion of women was replaced by a statutory minimum participation requirement of one woman (and one man) for boards of management consisting of more than three persons at listed companies with equal co-determination. Nevertheless, within the framework of the overall requirements profile for appointments to the Board of Management, the Supervisory Board has decided to go beyond the stipulations of the minimum proportion requirement and maintain the target quota for the proportion of women on the Board of Management that was set in 2020. As of 31 December 2022, three of the eight members of the Board of Management are women: Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen and Britta Seeger. The proportion of women on the Board of Management is now 37.5%, which means it exceeds the target that was set.

- For the **last possible age-related appointment or reappointment** of a member of the Board of Management, the completion of the 62nd year of life at the time of the beginning of a (new) term of office generally serves as a guideline. When determining this age limit, the Supervisory Board deliberately opted for a flexible benchmark in order to preserve the necessary leeway for appropriate decisions in individual cases. As of 31 December 2022, all eight members of the Board of Management fall below this standard age limit.

- In addition, attention shall be paid to a sufficient **generational mix** among the members of the Board of Management; if possible, at least three members of the Board of Management shall be 57 years of age or younger at the beginning of the relevant term of office. This applies to all members of the Board of Management in office as from 31 December 2022, with the exception of Sabine Kohleisen and Hubertus Troska.

- In the composition of the Board of Management, attention shall also be paid to **internationality** in the sense of different cultural backgrounds or international experience through several years of stays abroad; if possible, at least one member of the Board of Management shall be of international origin. Notwithstanding the many years of international experience of the vast majority of the members of the Board of Management, this goal had already been achieved by 31 December 2022, simply because of the international origins of Ola Källenius and Renata Jungo Brüngger and the focus of Hubertus Troska's activities in China.

- As a rule, and subject to disclosure of a deviation in the annual Declaration of Compliance with the German Corporate Governance Code, members of the Board of Management **shall not hold more than two mandates on Supervisory Boards in non-Group listed companies or comparable functions** and shall not chair a Supervisory Board of a non-Group listed company. For the purpose of the profile of requirements, mandates on Supervisory Boards in joint ventures, the performance of which is part of the departmental responsibility of a member of the Board of Management, are not considered to be comparable functions.

  Of the non-Group memberships of Supervisory Boards and other Supervisory Bodies held by Hubertus Troska, only BAIC Motor Corporation Ltd. is listed on the stock exchange. With the exception of the mandate at Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd., his other mandates outside the Group are mandates in non-listed joint ventures within his departmental responsibility. In the opinion of the Supervisory Board, these mandates, as well as the mandate at Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd., which is part of the Daimler Truck Group, do not pose any requirements comparable to mandates on supervisory boards of listed companies outside the Group in terms of the requirements profile. The same applies to the non-Group mandates of Markus Schäfer with the exception of the mandate at the listed Farasis Energy (Ganzhou) Co. Ltd. Markus Schäfer resigned from the latter mandate during the reporting period.

  Of the non-Group memberships of Supervisory Boards and other Supervisory Bodies held by Britta Seeger, only Deutsche Lufthansa AG is listed on the stock exchange. In the opinion of the Supervisory Board, the other mandates outside the Group are mandates within the scope of her departmental responsibilities that, in terms of the profile of requirements, do not pose any demands comparable to a mandate on the Supervisory Board of a listed company outside the Group.

  Renata Jungo Brüngger and Harald Wilhelm each hold two mandates on Supervisory Boards in non-Group listed companies, including Daimler Truck Holding AG. They are also both members of the Supervisory Board of the non-listed Daimler Truck AG, a wholly owned subsidiary of Daimler Truck Holding AG. The shareholder representatives on the Supervisory Boards of Daimler Truck Holding AG and Daimler Truck AG are identical. Against this background, in the opinion of the Supervisory Board, membership of the Supervisory Board of Daimler Truck AG does not impose any additional requirements comparable to the mandate at Daimler Truck Holding AG in terms of the profile of requirements. A deviation from the recommendation of the German Corporate Governance Code that members of boards of management of listed companies should not hold more than two mandates on supervisory boards in non-group listed companies or comparable functions and should not chair a supervisory board is stated and justified in the 2022 Declaration of Compliance, notwithstanding the assessments of the Supervisory Board for the purposes of the profile of requirements.

The criteria of the profile of requirements shall be taken into account when filling positions on the Board of Management. The Presidential Committee draws up a shortlist of available candidates on the basis of a target profile, taking the specific qualification requirements and the requirements profile into account, it conducts interviews with them, and it then submits a candidate proposal to the Supervisory Board together with the reasons for its recommendation for the decision-making. The decisive factor is always the interest of the Company, in consideration of any and all circumstances of the individual case.

In the view of the Supervisory Board, fundamental individual suitability criteria for a position on the Board of Management are, in particular, personality, integrity, convincing leadership qualities, professional qualifications for the department to be taken over, past performance, knowledge of the Company, and the ability to adapt business models and processes in a changing world.

Together with the Board of Management, the Supervisory Board also ensures long-term succession planning for the Board of Management, with due consideration of the profile of requirements and the circumstances of the individual case. The Presidential Committee of the Supervisory Board regularly discusses talents and exceptional leaders of the Company. The contract terms and renewal options of current members of the Board of Management are discussed, as well as possible successors. On the basis of a potential analysis and in consideration of the criteria of the profile of requirements, executives from the management level below the Board of Management as well as special high potentials are assessed and the next development steps are discussed and determined together with the Board of Management. The process of succession planning also includes regular reporting by the Board of Management on the proportion and development of female managers, especially at the first and second management levels below the Board of Management. The Board of Management is responsible for proposing a sufficient number of suitable candidates to the Supervisory Board. Mercedes-Benz Group AG aims to predominantly fill positions on the Board of Management with managers developed within the Company. Nevertheless, potential external candidates are also evaluated and included in the selection process on a case-by-case basis, with the support of external recruitment consultancy firms.

Supervisory Board

The Supervisory Board as a whole must be familiar with the industry in which the Company operates.

The aim of the profile of requirements for the Supervisory Board in its entirety is also to ensure that the composition of the Supervisory Board is as diverse and complementary as possible. The Supervisory Board shall, as a whole, understand the business model of the Company and possess the knowledge, skills, and experience necessary to properly provide qualified supervision and advice to the Board of Management. The Supervisory Board has updated and sharpened its profile of requirements in line with the recommendations contained in the most recent version of the German Corporate Governance Code, among other things with regard to the recommendation that sustainability expertise be fully incorporated into the competence profile for the Supervisory Board and that the status of implementation of this competence profile in the form of a qualification matrix be disclosed in the Declaration on Corporate Governance.

Overall, the members of the Supervisory Board shall complement one another in terms of their expertise and professional experience in such a way that the Board as a whole can draw on the broadest possible pool of experience and diverse specialist knowledge. Furthermore, the Supervisory Board considers the diversity of its members in terms of age, gender, internationality and other personal characteristics as an important prerequisite for an effective working relationship. The decision of the Supervisory Board on the election proposal to the Annual General Meeting shall always be based on the interests of the Company, taking any and all circumstances of the individual case into account.

The updated profile of requirements for the Supervisory Board includes the following aspects:

- **Standard limit of membership duration**
  As a rule, only candidates who have not already been members of the Supervisory Board for 12 years at the time of their (re-)election shall be proposed for election to the Supervisory Board for a full term of office. On 31 December 2022, this requirement was fulfilled for all members of the Supervisory Board in office.

- **Diversity**
  - **Gender ratio:** By law, at least 30% of the members of the Supervisory Board must be women and at least 30% must be men. The quota is to be met by the Supervisory Board as a whole, unless the representatives of the shareholders or the representatives of the employees object to the overall fulfilment. If such an objection is made, then the minimum proportion

for the next election in the given case is to be fulfilled separately by the shareholder side and the employee side. As of 31 December 2022, there are four women on the side of the shareholders and three women on the side of the employees. This puts the proportion of women on the side of the shareholders at 40% and on the side of the employees at 30%. The proportion of women for the Supervisory Board as a whole is 35%.

- **Generational mix:** In addition, attention shall be paid to a sufficient generational mix amongst the members of the Supervisory Board. At least 30% of the members of the Supervisory Board shall be no more than 62 years of age at the time of their election or re-election. Except for Dr Bernd Pischetsrieder, Dame Polly Courtice and Marco Gobbetti, all other members (17 members, or more than 30%) of the Supervisory Board in office on 31 December 2022 were aged 62 or younger at the time of their election or re-election for the current term of office.

- **Internationality:** At least 30% of shareholder representatives shall be of international origin (non-German citizenship) or have international experience. All shareholder representatives in office on 31 December 2022 have international experience. Moreover, the target has already been exceeded simply because of the international background of six shareholder representatives — Sari Baldauf, Ben van Beurden, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobbetti and Professor Dr Helene Svahn — who together account for 60% of the shareholder representatives.

- **Educational and professional background**: The members of the Supervisory Board should have different educational and professional backgrounds. As of 31 December 2022, the members of the Supervisory Board display a broad range of educational and professional backgrounds. Dr Bernd Pischetsrieder, Ben van Beurden, Dr Martin Brudermüller, Liz Centoni, Prof. Dr Helene Svahn, Dr Frank Weber and Roman Zitzelsberger have university degrees in mechanical engineering, chemistry, biotechnology and/or electrical engineering. Other employee representatives have completed relevant professional training. On the shareholder side, Timotheus Höttges, Olaf Koch and Sari Baldauf have university degrees in economics, and Michael Bettag on the employee side also holds such a degree. The diverse range of educational and professional backgrounds is rounded out on the shareholder side by Dame Polly Courtice and Marco Gobbetti, who are proven experts in the areas of sustainability and the luxury goods segment, respectively, while the employee side of the Supervisory Board includes a lawyer, a social economist and a process manager.

- **Formal suitability**
  - **Independence:** In order to ensure independent advice to and supervision of the Board of Management by the Supervisory Board, more than half of the shareholder representatives on the Supervisory Board shall be independent of the Company and the Board of Management, subject to the disclosure of a deviation from the corresponding recommendation of the German Corporate Governance Code in the Declaration of Compliance pursuant to Section 161 of the German Stock Corporation Act (AktG).

    A shareholder representative on the Supervisory Board shall be independent of the Company and its Board of Management if he or she has no personal or business relationship with the Company or its Board of Management that could give rise to a material and not merely temporary conflict of interests. The assessment of independence is incumbent on the shareholder representatives on the Supervisory Board themselves. In this respect, four indicators must be taken into account that may point to a lack of independence: membership of the Board of Management within the last two years prior to the appointment as a member of the Supervisory Board; a significant business relationship with the Company or a company dependent on it, e.g. as a customer, supplier, lender or consultant; a close family relationship to a member of the Board of Management; membership of the Supervisory Board for more than twelve years (all criteria relate to both the members of the Supervisory Board and their close family members). However, the shareholder side is expressly at liberty to regard the member of the Supervisory Board in question as independent even if one or even several negative indicators are fulfilled — however this assessment should then be substantiated in the Declaration on Corporate Governance.

On the basis of the information known to the Supervisory Board, the shareholder representatives are of the opinion that there are no specific indications of relevant personal or business relationships or circumstances, in particular with regard to the Company or members of the Board of Management or other members of the Supervisory Board, that could constitute a material and not merely temporary conflict of interests and therefore argue against the independence of any member of the Supervisory Board on the shareholder side. During the reporting period, the shareholder representatives Ben van Beurden, Dr Martin Brudermüller, Liz Centoni, and Timotheus Höttges in particular do not have any such material business relationship with Mercedes-Benz Group AG or any company dependent on Mercedes-Benz Group AG (e.g. as a supplier, customer, lender or consultant) in a responsible function of a company outside the Group. No former member of the Board of Management was a member of the Supervisory Board during the reporting period. No member of the Supervisory Board holds board functions or performs advisory tasks for significant competitors.

No other mandates formerly held by Dr Bernd Pischetsrieder could be seen during the reporting period as constituting a material and not merely temporary conflict of interest.

Sari Baldauf has been a member of the Supervisory Board for more than twelve years. Nevertheless, the shareholder representatives on the Supervisory Board are convinced that she has always maintained the necessary critical distance from the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG during the reporting period, as well as the required clear, alert and critical view in her supervision of the Board of Management. Her conduct in office demonstrates that she fulfils her office as a member of the Supervisory Board and the Nomination Committee in an exemplary manner. In addition, her many years of experience and expertise are essential for the Supervisory Board to fulfil its role as a critical overseer and at the same time an authoritative and trustworthy advisor to the Board of Management.

As a result, according to the assessment of the shareholders' side, at 31 December 2022, all shareholder representatives on the Supervisory Board were to be deemed to be independent, namely Dr Bernd Pischetsrieder, Sari Baldauf, Ben van Beurden, Dr Martin Brudermüller, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobbetti, Timotheus Höttges, Olaf Koch and Professor Dr Helene Svahn.

- **Standard age limit:** As a rule, only candidates who are not older than 72 years at the time of their (re-) election shall be proposed for election to the Supervisory Board for a full term of office. Upon the establishment of this age limit, the Supervisory Board deliberately decided against a rigid maximum age limit and in favour of a flexible standard limit that preserves the necessary leeway for an appropriate assessment of the circumstances of the individual case, that defines the group of potential candidates in a sufficiently broad manner, and that also allows for re-election. None of the members of the Supervisory Board in office on 31 December 2022 exceeded the standard age limit at the time of their election.

- **Expertise and experience**
  - **Two finance experts:** At least one member of the Audit Committee must have expertise in the field of accounting and at least one other member must have expertise in the audit of financial statements. Expertise in the field of accounting should involve specialized knowledge of and experience with the use of accounting principles and internal control and risk management systems, while expertise in relation to the audit of financial statements must also involve specialized knowledge of and experience with the same. In addition, specialized knowledge of and experience with financial reporting and financial statement auditing shall include sustainability reporting and the audit of sustainability reports. On the shareholder side, the Audit Committee has two finance experts as members — Olaf Koch and Timotheus Höttges — whose current or past relevant duties at (listed) companies, as well as continuing education activities, ensure they have specialized knowledge of and experience with accounting and the audit of financial statements. The same applies to their specialized knowledge of and experience with sustainability reporting and the audit of sustainability reports. Further details on the expertise of the two finance experts can be found in the information on the composition and working method of the Audit Committee in this Declaration on Corporate Governance.

- **Other special areas of expertise:** The Supervisory Board shall, as a whole, possess expertise and experience in areas of particular relevance to the Company. At least three members of the Supervisory Board shall bring knowledge and experience in each of the following areas:

  - Finance (e.g. accounting, controlling, risk management, auditing, M&A)
  - Strategy
  - Digitalization/IT (e.g. software, processes, data security)
  - Transformation (e.g. products, working models)
  - Human resources (e.g. human resources management, employee issues, world of work)
  - Sustainability/ESG (in particular: the environment: green production and logistics, climate and decarbonization strategy; social: people plan, sustainable supply chains; governance: sustainable corporate governance, sustainable finance)
  - Industry (e.g. production, procurement)
  - Innovation, research and development, technology
  - Sales/brands
  - Capital markets

  The specification examples in the parentheses for the areas shown above are not complete; in addition, expertise does not have to be demonstrated for every specified item in the parentheses for each area.

  On the basis of the qualification matrix (Figure C.01), the Supervisory Board as a whole in its current composition meets the defined requirements pertaining to its expertise/experience. More than three members of the Supervisory Board have relevant knowledge and/or experience in each of the areas of expertise shown above. The explanations shown below regarding the members of the Supervisory Board who are mentioned by name should therefore be viewed as examples.

  In the area of **finance,** Ben van Beurden and Dr Martin Brudermüller in particular possess special expertise, as do the two finance experts Olaf Koch and Timotheus Höttges and the other members of the Audit Committee — Ergun Lümali and Michael Brecht.

  With regard to **strategy,** Dr Bernd Pischetsrieder in particular has proven sector-specific strategy expertise as a result of his previous professional experience. In terms of the corporate strategy that is geared towards sustainability and the luxury vehicle segment, the ESG expertise of Dame Polly Courtice, as well as Marco Gobbetti's experience in the luxury-goods industry, deserve special mention. In addition, Roman Zitzelsberger and Ergun Lümali in particular have extensive experience with strategy issues — Roman Zitzelsberger due to the mandates he has held in various supervisory boards and Ergun Lümali due to the many years he has served on the Company's Supervisory Board.

  In the area of **digitalization/IT,** Liz Centoni and Timotheus Höttges, among others, are able to contribute expertise and experience gained through their professional activities at Cisco and Deutsche Telekom, respectively. The same can be said for Monika Tielsch due to her activity as a works council member in the R&D unit, where the MB.OS operating system is being developed.

  Dr Martin Brudermüller and Ben van Beurden in particular have extensive expertise in the area of **transformation.** Both continue to push ahead with the process of transformation at the companies where they serve as chairman of the board of management. In their capacity as works council chairmen at key Mercedes-Benz production plants, both Ergun Lümali and Michael Häberle use their expertise to help manage the transformation at the Mercedes-Benz Group.

  Sari Baldauf in particular possesses sound knowledge of **human resources** due to her extensive previous professional experience in this area, and she has contributed her knowledge as a Board member, especially as a member of the Nomination Committee. Dr Frank Weber also possesses expertise in the area of human resources, as he has served for many years as Chairman of the Management Representative Committee at the Mercedes-Benz Group. The knowledge and experience of the IG Metall (German Metalworkers' Union) representatives Nadine Boguslawski, Roman Romanowski and Roman Zitzelsberger in the area of human resources has also proved valuable for the work conducted by the Supervisory Board.

In the area of **sustainability/ESG,** Dame Polly Courtice contributes the expertise she has gained in ESG matters as a result of having served for many years as Director of the University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership. Dr Martin Brudermüller, Ben van Beurden and Timotheus Höttges in particular contribute to the Supervisory Board their knowledge of and experience with environmental (E) issues. All of them deal extensively with sustainability issues (in particular those relating to climate protection and decarbonization) at the companies in which they serve as chairman of the board of management. Dame Polly Courtice and in particular the employee representatives on the Supervisory Board possess expertise in the fields shown above that relate to the social (S) component of ESG. With regard to governance (G), Olaf Koch and Roman Romanowski contribute to the Supervisory Board the expertise they have gained throughout their professional careers.

In the area of **industry,** Dr Bernd Pischetsrieder in particular has extensive sector-specific knowledge that he has gained as a member of the Supervisory Board as well as through the many years he served in executive positions at other companies in the automotive industry. Dr Martin Brudermüller's many years of experience in the chemical industry also deserves special mention here. In addition, Ergun Lümali possesses expertise relevant to the area of industry due to the many years he has spent as Chairman of the Works Council at the Mercedes-Benz Sindelfingen plant.

With regard to **innovation, research and development,** the proven expertise of Prof. Dr Helene Svahn deserves to be especially highlighted. Liz Centoni also possesses specialized knowledge in this area due to the many years she has spent in executive positions at Cisco. Finally, Monika Tielsch and Michael Häberle, among others, also contribute to the Supervisory Board the expertise they have gained in this area throughout their careers.

Dr Bernd Pischetsrieder possesses extensive sector-specific knowledge in the area of **sales/brands,** and Marco Gobbetti contributes his extensive brand expertise to the work conducted by the Supervisory Board. Michael Bettag has many years of experience in sales.

The area of **capital markets** is extremely well covered by Dr Bernd Pischetsrieder, Dr Martin Brudermüller, Ben van Beurden, Olaf Koch and Timotheus Höttges in particular, as all of them serve or have served as chairmen of listed companies.

Ergun Lümali and Michael Brecht, among others, also possess expertise with regard to capital markets after having served as members of the Supervisory Board for many years.

C.01

	Dr Bernd Pischetsrieder	**Sari Baldauf**	**Ben van Beurden**	**Dr Martin Brudermüller**	**Liz Centoni**
Tenure					
Joined board in	2014	2008	2021	2021	2021
Term limit not breached	✔	✔	✔	✔	✔
Diversity					
Gender	Male	Female	Male	Male	Female
Year of birth	1948	1955	1958	1961	1964
Nationality	German	Finnish	Dutch	German	US
International experience[1]	✔	✔	✔	✔	✔
Educational and professional background	Mechanical engineering	Business administration	Chemical engineering	Chemistry	Chemistry /MBA/ software engineering
Formal suitability					
Independence[2]	✔	✔	✔	✔	✔
Age limit not breached	✔	✔	✔	✔	✔
Competencies/experience					
Finance (e.g. accounting, controlling, risk management, audit, M&A)	✔	✔	✔	✔	✔
Strategy	✔	✔	✔	✔	✔
Digitalization/IT (e.g. software, processes, data protection)		✔	✔	✔	✔
Transformation (e.g. product, working models)	✔	✔	✔	✔	✔
HR (e.g. Personnel management, employee matters, working environment)	✔	✔	✔	✔	✔
Sustainability/ESG[4]	✔	✔	✔	✔	✔
Industry (e.g. production, procurement)	✔		✔	✔	
Innovation, research & development, technology	✔	✔	✔	✔	✔
Sales/brand	✔				✔
Capital market	✔	✔	✔	✔	

1 Only relevant for shareholder representatives.
2 Within the meaning of the DCGK (German Corporate Governance Code); only relevant for shareholder representatives.
4 Especially: environment: green production and logistics, climate and decarbonization strategy; social: People Plan, sustainable supply chains; governance: sustainable corporate governance, sustainable finance.

	Dame Polly Courtice	**Marco Gobbetti**	**Timotheus Höttges**	**Olaf Koch**	**Prof. Dr Helene Svahn**
Tenure					
Joined board in	2022	2022	2020	2021	2021
Term limit not breached	✔	✔	✔	✔	✔
Diversity					
Gender	Female	Male	Male	Male	Female
Year of birth	1952	1958	1962	1970	1974
Nationality	British / South African	Italian	German	German	Swedish
International experience[1]	✔	✔	✔	✔	✔
Educational and professional background	History/marketing/ sustainability	International management/sales	Business administration / MBA	Business administration	Biotechnology / electrical engineering
Formal suitability					
Independence[2]	✔	✔	✔	✔	✔
Age limit not breached	✔	✔	✔	✔	✔
Competencies/experience					
Finance (e.g. accounting, controlling, risk management, audit, M&A)		✔	✔[3]	✔[3]	✔
Strategy	✔	✔	✔	✔	✔
Digitalization/IT (e.g. software, processes, data protection)			✔	✔	
Transformation (e.g. product, working models)	✔	✔	✔	✔	✔
HR (e.g. Personnel management, employee matters, working environment)	✔	✔	✔	✔	✔
Sustainability/ESG[4]	✔	✔	✔	✔	✔
Industry (e.g. production, procurement)					✔
Innovation, research & development, technology	✔	✔	✔	✔	✔
Sales/brand	✔	✔	✔	✔	
Capital market		✔	✔	✔	✔

1 Only relevant for shareholder representatives.
2 Within the meaning of the German Corporate Governance Code; only relevant for shareholder representatives.
3 Finance expert in accordance with Section 100 Subsection 5 of the German Stock Corporation Act (AktG), Recommendation D.3 DC (German Corporate Governance Code).
4 Especially: environment: green production and logistics, climate and decarbonization strategy; social: people plan, sustainable supply chains; governance: sustainable corporate governance, sustainable finance.

	Ergun Lümali	**Michael Bettag**	**Nadine Boguslawski**	**Michael Brecht**	**Michael Häberle**
Tenure					
Joined board in	2014	2015	2021	2012	2018
Term limit not breached	✔	✔	✔	✔	✔
Diversity					
Gender	Male	Male	Female	Male	Male
Year of birth	1962	1961	1977	1965	1969
Nationality	German	German	German	German	German
Educational and professional background	Construction mechanics / compensation and service policy	Business management	Electronics engineer	Automotive fitter / management	Mechanical engineering / business administration
Formal suitability					
Age limit not breached	✔	✔	✔	✔	✔
Competencies/experience					
Finance (e.g. accounting, controlling, risk management, audit, M&A)	✔	✔		✔	✔
Strategy	✔	✔	✔	✔	✔
Digitalization/IT (e.g. software, processes, data protection)					
Transformation (e.g. product, working models)	✔	✔	✔	✔	✔
HR (e.g. Personnel management, employee matters, working environment)	✔	✔	✔	✔	✔
Sustainability/ESG[4]	✔	✔	✔	✔	✔
Industry (e.g. production, procurement)	✔		✔	✔	✔
Innovation, research & development, technology	✔		✔		✔
Sales/brand		✔		✔	
Capital market	✔			✔	

4 Especially: environment: green production and logistics, climate and decarbonization strategy; social: people plan, sustainable supply chains; governance: sustainable corporate governance, sustainable finance.

	Roman Romanowski	**Monika Tielsch**	**Elke Töjnes-Werner**	**Dr Frank Weber**	**Roman Zitzelsberger**
Tenure					
Joined board in	2021	2021	2013	2013	2015
Term limit not breached	✔	✔	✔	✔	✔
Diversity					
Gender	Male	Female	Female	Male	Male
Year of birth	1974	1967	1963	1961	1966
Nationality	German	German	German	German	German
Educational and professional background	Lawyer	Socioeconomics / mediation	Process manager	Mechanical engineering / production	Mechanical engineering / management
Formal suitability					
Age limit not breached	✔	✔	✔	✔	✔
Competencies/experience					
Finance (e.g. accounting, controlling, risk management, audit, M&A)	✔			✔	✔
Strategy	✔	✔	✔	✔	✔
Digitalization/IT (e.g. software, processes, data protection)	✔	✔	✔	✔	
Transformation (e.g. product, working models)	✔	✔	✔	✔	✔
HR (e.g. Personnel management, employee matters, working environment)	✔	✔	✔	✔	✔
Sustainability/ESG[4]	✔	✔	✔	✔	✔
Industry (e.g. production, procurement)		✔	✔	✔	✔
Innovation, research & development, technology		✔		✔	✔
Sales/brand		✔			
Capital market					✔

4 Especially: environment: green production and logistics, climate and decarbonization strategy; social: people plan, sustainable supply chains; governance: sustainable corporate governance, sustainable finance.

Proposals by the Supervisory Board for the election of shareholder representatives by the Annual General Meeting, for which the Nomination Committee makes recommendations, shall take the aspects outlined above into account and aim to fill the profile of requirements for the Board as a whole. The Nomination Committee shall draw up a short-list of available candidates on the basis of a target profile, taking the specific qualification requirements and the aforementioned criteria into account, hold structured discussions with them and, whilst doing so, also obtain assurances that the proposed candidate has sufficient time to be able to exercise the mandate with due diligence. Subsequently, the Nomination Committee submits a candidate proposal to the Supervisory Board together with the reasons for its recommendation for decision-making. The decision of the Supervisory Board on the election proposal to the Annual General Meeting shall always be based on the interests of the Company, taking any and all circumstances of the individual case into account.

Stefan Pierer who will be proposed to the General Meeting 2023 for election for the first time meets and strengthens the Supervisory Board's requirement profile. The Supervisory Board is convinced that Stefan Pierer will strongly support the Company's transformation with his in-deph industry know-how and his expertise in product and brand development.

The terms of office of the shareholder representatives on the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG end at different times ("staggered board"). Every year, the Annual General Meeting elects one or more shareholder representatives. The staggered board opens up the possibility of adapting the composition of the Supervisory Board more flexibly to a changing environment. In addition, it facilitates the search for suitable candidates, because not all seats on the shareholder side have to be filled at a single Annual General Meeting. The Nomination Committee of the Supervisory Board regularly reviews which mandates end at which point in time and whether the relevant mandate holders are eligible and willing to serve a further term of office, taking the aforementioned criteria into account. In the search for new candidates, the Nomination Committee relies on independent external recruitment consultancy services.

Shareholders and Annual General Meeting

The shareholders exercise their membership rights, in particular their voting rights, at the Annual General Meeting. Each share of Mercedes-Benz Group AG entitles the holder to one vote. Documents and information about the Annual General Meeting are available at group.mercedes-benz.com/am.

As part of our comprehensive investor relations and public relations work, we are in close contact with our shareholders. We inform shareholders, financial analysts, shareholder associations, the media, and the interested public comprehensively and regularly about the situation of the Company and inform them immediately of any significant changes in the business. The Chairman of the Supervisory Board is also prepared, within reason, to hold discussions with investors on topics specific to the Supervisory Board.

In addition to other communication channels, we make intensive use of the website of the Company for our investor relations work. All key information published in the 2022 financial year, including annual, quarterly and half-yearly financial reports, press releases, voting rights notifications by major shareholders, presentations and audio recordings from analyst and investor events and conference calls, as well as the financial calendar, are available at group.mercedes-benz.com/investors. The dates of important publications, such as the annual report and interim financial reports, as well as the dates of the Annual General Meeting, the annual press conference and analysts' conferences are announced well in advance in the financial calendar.


EQE SUV

CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS (1/2)

196 Consolidated Statement of Income
197 Consolidated Statement of Comprehensive Income/Loss
198 Consolidated Statement of Financial Position
200 Consolidated Statement of Cash Flows
201 Consolidated Statement of Changes in Equity
203 Notes to the Consolidated Financial Statements
203 1. Significant accounting policies
230 2. Accounting estimates and management judgments
233 3. Spin-off and hive-down of Daimler's commercial vehicle business
238 4. Consolidated Group
241 5. Revenue
243 6. Functional costs
244 7. Other operating income and expense
245 8. Other financial income/expense
246 9. Interest income and interest expense
247 10. Income taxes
251 11. Intangible assets
254 12. Property, plant and equipment
257 13. Equipment on operating leases
258 14. Equity-method investments
262 15. Receivables from financial services
266 16. Marketable debt securities and similar investments
266 17. Other financial assets
267 18. Other assets
268 19. Inventories

CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS (2/2)

268 20. Trade receivables
271 21. Equity
274 22. Share-based payment
276 23. Pensions and similar obligations
282 24. Provisions for other risks
284 25. Financing liabilities
285 26. Other financial liabilities
286 27. Deferred income
286 28. Contract and refund liabilities
287 29. Other liabilities
288 30. Consolidated Statement of Cash Flows
290 31. Legal proceedings
295 32. Contingent liabilities and other financial obligations
296 33. Financial instruments
311 34. Management of financial risks
324 35. Segment reporting
330 36. Capital management
330 37. Earnings per share
331 38. Related-party disclosures
334 39. Remuneration of the members of the Board of Management and the Supervisory Board
335 40. Auditor fees
336 41. Events after the reporting date
336 42. Additional information

Consolidated Statement of Income

D.01

In millions of euros	Note	**2022**	2021
Revenue	5	**150,017**	133,893
Cost of sales	6	**-115,997**	-103,218
Gross profit		**34,020**	30,675
Selling expenses	6	**-9,482**	-9,194
General administrative expenses	6	**-2,584**	-2,808
Research and non-capitalised development costs	6	**-5,602**	-5,467
Other operating income	7	**3,323**	2,888
Other operating expense	7	**-1,289**	-1,735
Gains/losses on equity-method investments, net	14	**1,732**	1,352
Other financial income/expense, net	8	**340**	317
Earnings before interest and taxes (EBIT)	35	**20,458**	16,028
Interest income	9	**273**	212
Interest expense	9	**-427**	-429
Profit from continuing operations before taxes		**20,304**	15,811
Income taxes	10	**-5,495**	-4,761
Profit from continuing operations		**14,809**	11,050
Profit/loss from discontinued operations after taxes		**-**	12,346
Net profit		**14,809**	23,396
thereof profit attributable to non-controlling interests		**308**	390
thereof profit attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG		**14,501**	23,006
thereof from continuing operations		**14,501**	10,695
thereof from discontinued operations		**-**	12,311
Earnings per share (in euros)			
For profit attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG	37		
Basic		**13.55**	21.50
thereof from continuing operations		**13.55**	10.00
thereof from discontinued operations		**-**	11.50
Diluted		**13.55**	21.50
thereof from continuing operations		**13.55**	10.00
thereof from discontinued operations		**-**	11.50

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

Consolidated Statement of Comprehensive Income/Loss

D.02

In millions of euros	**2022**	2021
Net profit	**14,809**	23,396
Currency translation adjustments (restated)	**297**	3,120
Debt instruments		
Unrealized gains/losses pre-tax	**-47**	-4
Taxes on unrealized gains/losses and on reclassifications	**14**	-
Debt instruments after tax	**-33**	-4
Derivative financial instruments		
Unrealized gains/losses pre-tax	**877**	-1,765
Reclassifications to profit and loss pre-tax	**1,489**	537
Taxes on unrealized gains/losses and on reclassifications	**-688**	362
Derivative financial instruments after tax	**1,678**	-866
Gains/losses on equity-method investments		
Unrealized gains/losses pre-tax	**200**	-
Taxes on unrealized gains/losses and on reclassifications	**-12**	-
Gains/losses on equity-method investments after tax	**188**	-
Items that may be reclassified to profit/loss (restated)	**2,130**	2,250
Equity instruments		
Unrealized gains/losses pre-tax	**-440**	64
Taxes on unrealized gains/losses and on reclassifications	**43**	-18
Equity instruments after tax	**-397**	46
Actuarial gains/losses from pensions and similar obligations		
Actuarial gains/losses from pensions and similar obligations pre-tax	**3,558**	4,702
Taxes on actuarial gains/losses from pensions and similar obligations	**-1,240**	-1,122
Actuarial gains/losses from pensions and similar obligations after tax	**2,318**	3,580
Gains/losses on equity-method investments		
Unrealized gains/losses pre-tax	**430**	-
Taxes on unrealized gains/losses and on reclassifications	**-144**	-
Gains/losses on equity-method investments after tax	**286**	-
Items that will not be reclassified to profit/loss	**2,207**	3,626
Other comprehensive income/loss after taxes (restated)	**4,337**	5,876
thereof income/loss attributable to non-controlling interests after taxes	**-32**	75
thereof income/loss attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG after taxes (restated)	**4,369**	5,801
Total comprehensive income (restated)	**19,146**	29,272
thereof income/loss attributable to non-controlling interests	**276**	465
thereof income/loss attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG (restated)	**18,870**	28,807

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

Consolidated Statement of Financial Position

D.03

		At 31 December	
		2022	2021
In millions of euros			
Assets			
Intangible assets	11	**15,869**	15,005
Property, plant and equipment	12	**27,250**	27,859
Equipment on operating leases	13	**41,552**	44,471
Equity-method investments	14	**13,530**	13,588
Receivables from financial services	15	**48,237**	46,955
Marketable debt securities and similar investments	16	**823**	873
Other financial assets	17	**4,478**	3,181
Deferred tax assets	10	**3,725**	3,434
Other assets	18	**1,677**	1,536
Total non-current assets		**157,141**	156,902
Inventories	19	**25,621**	21,466
Trade receivables	20	**8,100**	7,673
Receivables from financial services	15	**37,312**	33,670
Cash and cash equivalents		**17,679**	23,120
Marketable debt securities and similar investments	16	**6,237**	6,706
Other financial assets	17	**3,453**	3,079
Other assets	18	**4,472**	4,073
Assets held for sale	3	**-**	3,142
Total current assets		**102,874**	102,929
Total assets		**260,015**	259,831

		At 31 December	
		2022	2021
In millions of euros			
Equity and liabilities			
Share capital		**3,070**	3,070
Capital reserves		**11,718**	11,723
Retained earnings (restated)		**67,695**	55,926
Other reserves (restated)		**2,932**	1,232
Treasury shares		**-**	-
Equity attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG		**85,415**	71,951
Non-controlling interests		**1,125**	1,216
Total equity	21	**86,540**	73,167
Provisions for pensions and similar obligations	23	**1,021**	5,359
Provisions for other risks	24	**6,438**	7,909
Financing liabilities	25	**62,051**	73,543
Other financial liabilities	26	**2,524**	1,808
Deferred tax liabilities	10	**6,910**	4,488
Deferred income	27	**1,234**	1,175
Contract and refund liabilities	28	**3,656**	3,980
Other liabilities	29	**1,238**	727
Total non-current liabilities		**85,072**	98,989
Trade payables		**12,204**	10,655
Provisions for other risks	24	**9,585**	8,053
Financing liabilities	25	**49,786**	52,300
Other financial liabilities	26	**5,404**	5,997
Deferred income	27	**1,391**	1,486
Contract and refund liabilities	28	**6,898**	5,929
Other liabilities	29	**3,135**	3,086
Liabilities held for sale	3	**-**	169
Total current liabilities		**88,403**	87,675
Total equity and liabilities		**260,015**	259,831

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

Consolidated Statement of Cash Flows

D.04

In millions of euros	**2022**	2021
Profit from continuing operations before taxes (2021: Profit from continuing and discontinued operations before taxes)	20,304	28,775
Depreciation and amortisation/impairments	6,521	6,980
Other non-cash expense and income	-1,296	-11,503
Gains (-)/losses (+) from disposals of assets	-990	-695
Change in operating assets and liabilities		
Inventories	-4,111	-2,561
Trade receivables and trade payables	1,029	1,694
Receivables from financial services	-5,327	3,879
Vehicles on operating leases	3,810	1,428
Other operating assets and liabilities	358	-1,261
Dividends received from equity-method investments	1,605	1,625
Income taxes paid	-5,009	-3,812
Cash flow from operating activities	16,894	24,549
Additions to property, plant and equipment	-3,481	-4,579
Additions to intangible assets	-3,418	-2,741
Proceeds from disposals of property, plant and equipment and intangible assets	469	826
Investments in shareholdings	-849	-573
Proceeds from disposals of shareholdings and other business operations	3,337	793
Acquisition of marketable debt securities and similar investments	-2,622	-5,694
Proceeds from sales of marketable debt securities and similar investments	3,084	4,385
Repayment of financing of Daimler's commercial vehicles business	-	6,853
Cash and cash equivalents disposed of from the deconsolidation of Daimler's commercial vehicles business	-	-5,489
Other	27	-7
Cash flow from investing activities	-3,453	-6,226
Change in short-term financing liabilities	172	1,463
Additions to long-term financing liabilities	38,429	42,196
Repayment of long-term financing liabilities	-51,945	-60,859
Dividend paid to shareholders of Mercedes-Benz Group AG	-5,349	-1,444
Dividends paid to non-controlling interests	-320	-366
Other	-19	-49
Cash flow from financing activities	-19,032	-19,059
Effect of foreign exchange rate changes on cash and cash equivalents	88	870
Net increase/decrease in cash and cash equivalents	-5,503	134
Cash and cash equivalents at beginning of period	23,182	23,048
Cash and cash equivalents at end of period	17,679	23,182
Less cash and cash equivalents classified as assets held for sale at end of year	-	62
Cash and cash equivalents at end of period (Consolidated Statement of Financial Position)	17,679	23,120

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

Consolidated Statement of Changes in Equity

D.05

				Other reserves	
In millions of euros	Share capital	Capital reserves	Retained earnings (restated)	Currency translation (restated)	Equity instruments/ debt instruments
Balance at 1 January 2021 (restated)	3,070	11,551	46,948	-1,353	206
Net profit	-	-	23,006	-	-
Other comprehensive income/loss before taxes	-	-	4,702	3,044	61
Deferred taxes on other comprehensive income	-	-	-1,122	-	-18
Total comprehensive income/loss	-	-	26,586	3,044	43
Dividends	-	-	-1,444	-	-
Changes from the spin-off and hive-down of Daimler's commercial vehicle business	-	-	-16,253	-	-
Acquisition of treasury shares	-	-	-	-	-
Issue and disposal of treasury shares	-	-	-	-	-
Changes in ownership interests in subsidiaries	-	172	-	-	-
Other	-	-	89	-	-47
Balance at 31 December 2021 (restated)	3,070	11,723	55,926	1,691	202
Balance at 1 January 2022 (restated)	**3,070**	**11,723**	**55,926**	**1,691**	**202**
Net profit	**-**	**-**	**14,501**	**-**	**-**
Other comprehensive income/loss before taxes	**-**	**-**	**3,991**	**470**	**-489**
Deferred taxes on other comprehensive income	**-**	**-**	**-1,383**	**-**	**55**
Total comprehensive income/loss	**-**	**-**	**17,109**	**470**	**-434**
Dividends	**-**	**-**	**-5,349**	**-**	**-**
Changes in the consolidated group	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Acquisition of treasury shares	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Issue and disposal of treasury shares	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Other	**-**	**-5**	**9**	**-**	**-9**
Balance at 31 December 2022	**3,070**	**11,718**	**67,695**	**2,161**	**-241**

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

Derivative financial instruments	Treasury share	**Equity attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG (restated)**	Non-controlling interests	**Total equity (restated)**	
					In millions of euros
269	-	60,691	1,557	62,248	**Balance at 1 January 2021 (restated)**
-	-	23,006	390	23,396	Net profit
-1,228	-	6,579	75	6,654	Other comprehensive income/loss before taxes
362	-	-778	-	-778	Deferred taxes on other comprehensive income
-866	-	28,807	465	29,272	Total comprehensive income/loss
-	-	-1,444	-366	-1,810	Dividends
-	-	-16,253	-502	-16,755	Changes from the spin-off and hive-down of Daimler's commercial vehicle business
-	-48	-48	-	-48	Acquisition of treasury shares
-	48	48	-	48	Issue and disposal of treasury shares
-	-	172	13	185	Changes in ownership interests in subsidiaries
-64	-	-22	49	27	Other
-661	-	71,951	1,216	73,167	**Balance at 31 December 2021 (restated)**
-661	**-**	**71,951**	**1,216**	**73,167**	**Balance at 1 January 2022 (restated)**
-	**-**	**14,501**	**308**	**14,809**	Net profit
2,425	**-**	**6,397**	**-32**	**6,365**	Other comprehensive income/loss before taxes
-700	**-**	**-2,028**	**-**	**-2,028**	Deferred taxes on other comprehensive income
1,725	**-**	**18,870**	**276**	**19,146**	Total comprehensive income/loss
-	**-**	**-5,349**	**-340**	**-5,689**	Dividends
-	**-**	**-**	**-29**	**-29**	Changes in the consolidated group
-	**-48**	**-48**	**-**	**-48**	Acquisition of treasury shares
-	**48**	**48**	**-**	**48**	Issue and disposal of treasury shares
-52	**-**	**-57**	**2**	**-55**	Other
1,012	**-**	**85,415**	**1,125**	**86,540**	**Balance at 31 December 2022**

Notes to the Consolidated Financial Statements

1. Significant accounting policies

General information

The Mercedes-Benz Group is a vehicle manufacturer with a worldwide product range of premium cars. Its product portfolio is rounded off by a range of financial services and mobility services. Mercedes-Benz Group AG is the parent company of the Mercedes-Benz Group.

Following approval by the Extraordinary General Meeting on 1 October 2021, the former Daimler AG was renamed Mercedes-Benz Group AG effective 29 January 2022. The commercial register entry took place on 1 February 2022.

Mercedes-Benz Group AG is a stock corporation organized under the laws of the Federal Republic of Germany. The Company is entered in the Commercial Register of the Stuttgart District Court under No. HRB 19360 and its registered office is located at Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Germany.

The Consolidated Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG are presented in euros (€). Unless otherwise stated, all amounts are stated in millions of euros. All figures shown are rounded.

The Board of Management of Mercedes-Benz Group AG authorized the Consolidated Financial Statements for publication on 13 March 2023.

Basis of preparation

Applied IFRS
The Consolidated Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG and its subsidiaries ("the Mercedes-Benz Group" or "the Group") as of 31 December 2022 have been prepared in accordance with Section 315e of the German Commercial Code (HGB) and comply with the International Financial Reporting Standards (IFRS) as adopted by the European Union (EU) as of 31 December 2022.

IFRS issued, EU endorsed and adopted in the reporting period
New standards and interpretations to be applied in 2022 had no material impact on the Consolidated Financial Statements in the reporting year.

IFRS issued, EU endorsed and not yet adopted in the reporting period
In May 2017, the IASB issued the standard **IFRS 17 Insurance Contracts**. IFRS 17 replaces the currently applicable IFRS 4. It establishes more transparency and comparability with regard to the recognition, measurement, presentation and disclosure of insurance contracts with the insurer. The application of IFRS 17 is mandatory for reporting periods beginning on or after 1 January 2023. Early adoption is permitted but the Mercedes-Benz Group has not done so. The Mercedes-Benz Group currently does not expect any material impacts on the Group's profitability, liquidity and capital resources, and financial position due to the application of IFRS 17.

IFRS issued, not yet EU endorsed and not yet adopted in the reporting period

In September 2022, the IASB published **Lease Liability in a Sale and Leaseback Transaction (Amendments to IFRS 16)**. The amendments specify how the subsequent measurement of the right-of-use asset and the lease liability for a seller-lessee in a sale and leaseback transaction is to be performed in accordance with IFRS 16. The changes are mandatory for years beginning on or after 1 January 2024. Earlier application is permitted, but not planned in the Mercedes-Benz Group. No significant effects on the profitability, liquidity and capital resources, and financial position are expected.

In addition, other standards were published which are not expected to have any significant impact on the Consolidated Financial Statements.

Presentation

Presentation in the Consolidated Statement of Financial Position differentiates between current and non-current assets and liabilities. Assets and liabilities are generally classified as current if they are expected to be realized or settled within one year. Deferred tax assets and liabilities as well as assets and provisions for pensions and similar obligations are presented as non-current items.

The Consolidated Statement of Income is presented using the cost-of-sales method.

Principles of consolidation

The Consolidated Financial Statements include the financial statements of Mercedes-Benz Group AG and the financial statements of all subsidiaries, including structured entities, which are directly or indirectly controlled by Mercedes-Benz Group AG. Control exists if the parent company has the power of decision over a subsidiary based on voting rights or other rights, if it participates in positive and negative variable returns from a subsidiary, and if it can affect these returns by its power of decision.

Structured entities are entities which have been designed so that voting or similar rights are not relevant in deciding who controls the entity. This is the case for example if voting rights relate to administrative tasks only and the relevant activities are directed by means of contractual arrangements.

The financial statements of consolidated subsidiaries which are included in the Consolidated Financial Statements are generally prepared as of the reporting date of the Consolidated Financial Statements. The financial statements of Mercedes-Benz Group AG and its companies included in the Consolidated Financial Statements are prepared using uniform recognition and measurement principles. All intra-Group assets and liabilities, equity, income and expenses as well as cash flows from transactions between consolidated entities are entirely eliminated in the course of the consolidation process.

Business combinations and changes in equity interests
Business combinations are accounted for using the purchase method. In connection with obtaining control, non-controlling interest in the acquiree is in principle recognized at the proportionate share of the acquiree's identifiable assets, which are measured at fair value.

Changes in equity interests in subsidiaries that reduce or increase the Mercedes-Benz Group's percentage ownership without a change of control are accounted for as equity transactions between owners. If the Group loses control of a subsidiary, the difference between the carrying amounts of the transferred assets and liabilities and the consideration received is generally reported in other operating income or expense.

Investments in associated companies, joint ventures or joint operations
An associated company is an entity over which the Group has significant influence. Significant influence is the power to participate in the financial and operating policy decisions of the investee. Associated companies are generally accounted for using the equity method.

For entities over which the Mercedes-Benz Group has joint control together with a partner (joint arrangements), it is necessary to differentiate between whether a joint operation or a joint venture exists. In a joint venture, the parties that have joint control of the arrangement have rights to the net assets of the arrangement. For joint ventures, the equity method has to be applied. A joint operation exists when the jointly controlling parties have direct rights to the assets and obligations for the liabilities. In this case, the prorated assets and liabilities and the prorated income and expenses are generally to be recognized (proportionate consolidation).

If the financial statements of associated companies, joint ventures or joint operations should not be available in good time, the Group's proportionate share of the results of operations is included in the Mercedes-Benz Group's Consolidated Financial Statements with a one to three-month time lag taking into account significant events or transactions.

Entities measured at amortized cost
Subsidiaries, associated companies, joint ventures and joint operations whose business is non-active or of low volume and that individually and in sum are not material for the Group and the fair presentation of profitability, liquidity and capital resources, and financial position are generally measured at amortized cost in the Consolidated Financial Statements.

Foreign currency translation

Transactions in foreign currency are translated at the relevant foreign exchange rates prevailing at the transaction date. In subsequent periods, assets and liabilities denominated in foreign currency are translated using period-end exchange rates; gains and losses from this measurement are recognized in profit and loss (except for gains and losses resulting from the translation of equity instruments measured at fair value through other comprehensive income, which are recognized in other comprehensive income/loss).

Assets and liabilities of foreign companies for which the functional currency is not the euro are translated into euros using period-end exchange rates. The translation adjustments are presented in other comprehensive income/loss. The components of equity are translated using historical rates. The statements of income and cash flows are translated into euros using the quarterly average exchange rates during the respective periods.

The exchange rates of the US dollar and the Chinese renminbi – the most significant foreign currencies for the Mercedes-Benz Group – developed as shown in table D.06.

D.06

Exchange rates

	2022		2021	
	USD	**CNY**	USD	CNY
	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =
Average exchange rate on 31 December	1.0666	7.3582	1.1326	7.1947
Average exchange rates during the respective period				
First quarter	1.1217	7.1212	1.2048	7.8080
Second quarter	1.0647	7.0427	1.2058	7.7840
Third quarter	1.0070	6.8982	1.1788	7.6260
Fourth quarter	1.0205	7.2582	1.1435	7.3102

Hyperinflation and changes of the reported effect of inflation on equity

To determine whether a country is to be considered as in hyperinflation, the Mercedes-Benz Group refers to the list published by the International Practices Task Force (IPTF), the Center for Audit Quality and other relevant international publications. If a country is in hyperinflation, IAS 29 Financial Reporting in Hyperinflationary Economies has to be applied from the beginning of the respective reporting period, i.e., from 1 January of the respective reporting year.

Besides Argentina, Turkey is also considered as in hyperinflation since the second quarter of 2022. The effects of taking into account the devaluation of the monetary balance sheet items of Turkish subsidiaries will therefore be recognized in profit or loss starting in the second quarter of 2022 and are included in the Consolidated Statement of Income under other operating expenses or other operating income.

With the first-time application of IAS 29 to the Argentine subsidiaries as of 1 January 2018, the Mercedes-Benz Group had recognized the effects from the consideration of the inflation effect on the equity of the subsidiaries directly in the retained earnings.

In accordance with IAS 29, the inflation effect can be recognized directly in retained earnings as a separate effect from the translation effect in accordance with IAS 21. However, if there is a close economic connection, both effects can also be presented as a currency effect in accordance with IAS 21. In this case, both effects are presented on a net basis in other comprehensive income.

In connection with the first-time application of hyperinflation accounting also for Turkish subsidiaries and thus a greater relevance of hyperinflation accounting, the inflation effect on equity will be netted with the translation effect from the second quarter of 2022 with no effect in income reported in the difference amount from the currency translation. In accordance with IAS 8, the method is changed retrospectively.

Tables D.07 and D.08 show the changes in the items in the Consolidated Statement of Changes in Equity as of 1 January and 31 December of the reporting period as a result of the change in presentation. Table D.07 also shows the impact on retained earnings and other reserves in the Consolidated Statement of Financial Position as of 31 December 2021.

Table D.09 shows the impact on the rows in the Consolidated Statement of Comprehensive Income.

D.07

Impact on the items of the Consolidated Statement of Changes in Equity

	2022	2021
In millions of euros		
Retained earnings: Derecognition of inflation effect		
Balance at 1 January before retrospective adjustment	**56,190**	47,111
Retrospective adjustment in line other	**-264**	-163
Balance at 1 January after retrospective adjustment	**55,926**	46,948
Balance at 31 December before retrospective adjustment	**-**	56,190
Retrospective adjustment in line other	**-**	-264
Balance at 31 December after retrospective adjustment	**-**	55,926
Other reserves: Difference amount from the currency translation: Recognition of inflation effect		
Balance at 1 January before retrospective adjustment	**1,427**	-1,516
Retrospective adjustment in line other comprehensive income/loss before taxes and in line total comprehensive income/loss	**264**	163
Balance at 1 January after retrospective adjustment	**1,691**	-1,353
Balance at 31 December before retrospective adjustment	**-**	1,427
Retrospective adjustment in line other comprehensive income/loss before taxes and in line total comprehensive income/loss	**-**	264
Balance at 31 December after retrospective adjustment	**-**	1,691

D.08

Impact on the items of the Consolidated Statement of Changes in Equity

	2022	2021
In millions of euros		
Equity attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG		
Balance at 1 January before retrospective adjustment	**71,951**	60,691
Retrospective adjustment in line other comprehensive income/loss before taxes and in line total comprehensive income/loss	**264**	163
Retrospective adjustment in line other	**-264**	-163
Balance at 1 January after retrospective adjustment	**71,951**	60,691
Balance at 31 December before retrospective adjustment	**-**	71,951
Retrospective adjustment in line other comprehensive income/loss before taxes and in line total comprehensive income/loss	**-**	264
Retrospective adjustment in line other	**-**	-264
Balance at 31 December after retrospective adjustment	**-**	71,951
Total equity		
Balance at 1 January before retrospective adjustment	**73,167**	62,248
Retrospective adjustment in line other comprehensive income/loss before taxes and in line total comprehensive income/loss	**264**	163
Retrospective adjustment in line other	**-264**	-163
Balance at 1 January after retrospective adjustment	**73,167**	62,248
Balance at 31 December before retrospective adjustment	**-**	73,167
Retrospective adjustment in line other comprehensive income/loss before taxes and in line total comprehensive income/loss	**-**	264
Retrospective adjustment in line other	**-**	-264
Balance at 31 December after retrospective adjustment	**-**	73,167

D.09

Impact on the lines of the Consolidated Statement of Comprehensive Income/Loss

In millions of euros	**2022**	2021
Gains/losses from currency translation before retrospective adjustment	**270**	3,019
Retrospective adjustment	**27**	101
Gains/losses from currency translation after retrospective adjustment	**297**	3,120
Items that may be reclassified to profit/loss in the Statement of Income in the future, before retrospective adjustment	**2,103**	2,149
Retrospective adjustment	**27**	101
Items that may be reclassified to profit/loss in the Statement of Income in the future, after retrospective adjustment	**2,130**	2,250
Other comprehensive income/loss after taxes, before retrospective adjustment	**4,310**	5,775
Retrospective adjustment	**27**	101
Other comprehensive income/loss after taxes, after retrospective adjustment	**4,337**	5,876
thereof income/loss attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG after taxes, before retrospective adjustment	**4,342**	5,700
Retrospective adjustment	**27**	101
thereof income/loss attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG after taxes, after retrospective adjustment	**4,369**	5,801
Total comprehensive income/loss before retrospective adjustment	**19,119**	29,171
Retrospective adjustment	**27**	101
Total comprehensive income/loss after retrospective adjustment	**19,146**	29,272
thereof income/loss attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG, before retrospective adjustment	**18,843**	28,706
Retrospective adjustment	**27**	101
thereof income/loss attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG, after retrospective adjustment	**18,870**	28,807

Accounting policies

Revenue recognition

Revenue from sales of vehicles, spare parts and other related products is recognized when control of the goods is transferred to the customer. This generally occurs at the time the customer takes possession of the products.

Generally, payment from sales of vehicles, spare parts and other related products is made when the customer obtains control of these products.

Dealers may finance their vehicle inventory by means of dealer inventory financing provided by Mercedes-Benz Mobility. Furthermore, end customers may be credit financed by Mercedes-Benz Mobility. Receivables from sales financing with customers and dealers are presented in receivables from financial services. Further information is provided in Note 15.

Revenue recognition from the sale of vehicles for which the Group enters into a repurchase obligation is dependent on the form of the repurchase agreement:

– Sales of vehicles by which the Mercedes-Benz Group is obliged to repurchase the vehicles in the future are accounted for as operating leases. This also applies to a call option that grants the Mercedes-Benz Group the right to repurchase.

– Sales of vehicles including a put option (an entity's obligation to repurchase the asset at the customer's request) are reported as operating leases if the customer has a significant economic incentive to exercise that right at contract inception. Otherwise, a sale with a right of return is reported. The Mercedes-Benz Group considers several factors when assessing whether the customer has a significant economic incentive to exercise his or her right. Among others, these are the relation between the agreed repurchase price and the expected future market value (at the time of repurchase) of the asset, or historical return rates.

Arrangements such as when the Mercedes-Benz Group provides customers with a guaranteed minimum resale value that they receive on resale (residual-value guarantee) do not constraint the customers in their ability to direct the use of, and obtain substantially all of the benefits from, the asset. At contract inception of a sale with a residual-value guarantee, revenue therefore has to be recognized, reduced by a potential compensation payment to the customer (revenue deferral).

Under a contract manufacturing agreement, the Mercedes-Benz Group sells assets to a third-party manufacturer from which the Mercedes-Benz Group buys back the manufactured products after completion of the commissioned work. If the sale of the assets is not accompanied by the transfer of control to the third-party manufacturer, no revenue is recognized under IFRS 15.

For certain products sold by the Group, it offers extended, separately priced warranties that go beyond the statutory period, as well as service and maintenance contracts. Usual for such contracts is an advance payment or the payment of constant instalments over the term of the contract. Revenue from these contracts is deferred insofar as a customer has made an advance payment and is generally recognized over the contract period in proportion to the costs expected to be incurred based on historical information. A future loss on these contracts is recognized in the current financial year if the expected costs for outstanding services under the contract exceed unearned revenue.

For multiple-element arrangements, such as when vehicles are sold with free or reduced-in-price maintenance contracts or with free online services, the Group generally allocates revenue to the various elements based on their estimated relative stand-alone selling prices. To determine stand-alone selling prices, the Mercedes-Benz Group primarily uses price lists with consideration of average price reductions granted to its customers.

Depending on the sales model, vehicles may be initially sold to non-Group dealers. Subsequently an end customer can decide to enter into a leasing contract with Mercedes-Benz Mobility regarding such a vehicle. The vehicle is therefore sold by the non-Group dealer to Mercedes-Benz Mobility and, in a separate transaction, a leasing contract is entered into with the customer. When control of the vehicle is transferred to the non-Group dealer, the Mercedes-Benz Group recognizes revenue from the sale of the vehicle.

The incremental cost of obtaining contracts is recognized as an expense when incurred if the amortization period would be no longer than one year.

The Mercedes-Benz Group does not adjust the promised amount of consideration for the effects of a significant financing component if at contract inception it is expected that the period between the transfer of a promised asset or service to a customer and payment by the customer will be no longer than one year.

Revenue also includes revenue from the rental and leasing business as well as interest from the financial services business at Mercedes-Benz Mobility. Revenue generated from operating leases is recognized on a straight-line basis over the periods of the contracts. In addition, sales revenue is generated at the end of lease contracts from the subsequent sale of the vehicles. Revenue from receivables from financial services is recognized using the effective-interest method.

The Mercedes-Benz Group uses a variety of sales promotion programmes dependent on various market conditions in individual countries as well as the respective product life cycles and product-related factors (such as amounts of discounts offered by competitors, excess industry production capacity, the intensity of market competition, and consumer demand for the products). These programmes comprise cash offers to dealers and customers as well as lease subsidies or loans at reduced interest rates which are reported as follows:

– Revenue is recognized net of sales reductions such as cash discounts and sales incentives granted.

– When loans are issued below market rates, related receivables are recognized at present value (using market rates) and revenue is reduced for the interest incentive granted.

– If subsidised leasing fees are agreed upon in connection with finance leases, revenue from the sale of a vehicle is reduced by the amount of the interest incentive granted.

Research and non-capitalized development costs
Expenditure for research and development that does not meet the conditions for capitalization according to IAS 38 Intangible Assets is expensed as incurred.

Borrowing costs
Borrowing costs are expensed as incurred unless they are directly attributable to the acquisition, construction or production of a qualifying asset and are therefore part of the acquisition or manufacturing costs of that asset. Depreciation of the capitalized borrowing costs is presented within cost of sales.

Government grants
Government grants related to assets are deducted from the carrying amount of the asset and are recognized in earnings over the life of a depreciable asset as a reduced depreciation expense. Government grants which compensate the Group for expenses are recognized as other operating income in the same period as the expenses themselves. Cash-effective government grants are shown in cash flow from operating activities.

Gains/losses on equity-method investments
This item includes all income and expenses in connection with investments accounted for using the equity method. In addition to the prorated profits and losses from financial investments, it also includes profits and losses resulting from the sale of equity interests or the remeasurement of equity interests following a loss of significant influence or joint control. The Mercedes-Benz Group's share of dilution gains and losses resulting from the Group's non-participation or under-proportionate participation in capital measures of companies in which shares are held and are accounted for using the equity method are also included in gains/losses on equity-method investments. This item also includes impairment losses and/or gains on the reversal of such impairments of equity-method investments.

Other financial income/expense
Other financial income/expense, includes all income and expense from financial transactions which are included neither in interest income nor in interest expense, and which for Mercedes-Benz Mobility are included neither in revenue nor in cost of sales.

Furthermore, income and expenses from equity interests are included in other financial income/expense if such income or expenses are not presented under gains/losses on equity-method investments.

Interest income and interest expense
Interest income and interest expense include interest income from investments in securities and from cash and cash equivalents as well as interest expense from liabilities. Furthermore, interest and changes in fair values related to interest-rate hedging activities as well as income and expense resulting from the allocation of premiums and discounts are included. The interest components of defined benefit pension commitments and similar obligations, as well as of the plan assets available to cover these obligations, and interest on supplementary income-tax payments or reimbursements are also presented in this line item.

Interest income and expense and gains or losses from derivative financial instruments related to the financial services business are disclosed under revenue and cost of sales respectively.

Expense from the compounding of interest on provisions for other risks is presented in other financial income/expense.

Income taxes
Income taxes are comprised of current income taxes and deferred taxes.

Current income taxes are calculated based on the respective local taxable income and local tax rules for the period. In addition, current income taxes presented for the period include adjustments for uncertain tax payments or tax refunds for periods not yet finally assessed; however, excluding interest expenses and interest refunds and penalties on the underpayment of taxes. In cases for which it is probable that amounts declared as expenses in the tax returns might not be recognized (uncertain tax positions), a liability for income taxes is recognized. The amount is based on the best estimate of the expected tax payment (expected amount or most likely amount). Tax-refund claims from uncertain tax positions are recognized when it is probable that they can be realized. Only in the case of tax-loss carryforwards or unused tax credits, no liability for taxes or tax claim is recognized for these uncertain tax positions. Instead, the deferred tax assets for the unused tax-loss carryforwards or tax credits are adjusted.

Changes in deferred tax assets and liabilities are generally recognized through profit and loss in deferred taxes in the Consolidated Statement of Income, except for changes recognized in other comprehensive income/loss or directly in equity.

Deferred tax assets or liabilities are calculated on the basis of temporary differences between the tax basis and the financial reporting of assets and liabilities including differences from consolidation, on unused tax-loss carryforwards and unused tax credits. Measurement is based on the tax rates expected to be effective in the period in which an asset is recognized or a liability is settled. For this purpose, the tax rates and tax rules are used which have been enacted at the reporting date or are soon to be enacted. Deferred tax assets are recognized to the extent that it is probable that there will be future taxable income available against which the deductible temporary differences, tax-loss carryforwards and tax credits can be utilized. Deferred tax liabilities for taxable temporary differences in connection with investments in subsidiaries, branches, associates and interests in joint arrangements are not recognized if the Group is able to control the timing of the reversal of the temporary difference and it is probable that the temporary difference will not be reversed in the foreseeable future.

For the calculation of deferred tax assets, assumptions have to be made regarding future taxable income and the time of realization of the deferred tax assets. In this context, the Mercedes-Benz Group takes into consideration, among other things, the projected earnings from business activities, the effects on earnings of the reversal of taxable temporary differences, and realizable tax strategies. On each reporting date, the Mercedes-Benz Group carries out impairment tests on deferred tax assets on the basis of the planned taxable income in future financial years. Deferred tax assets are only recognized if it is more likely than not that future tax benefits can be realized.

Earnings per share
Basic earnings per share are calculated by dividing profit attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG by the weighted average number of shares outstanding. As nothing occurred in the years 2022 and 2021 that resulted in any dilution, diluted earnings per share were the same as basic earnings per share in those years.

Intangible assets
Intangible assets are measured at acquisition or manufacturing cost less accumulated amortization. If necessary, accumulated impairment losses are recognized.

Intangible assets with indefinite useful lives are reviewed annually to determine whether indefinite-life assessment continues to be appropriate. If not, the change in the useful-life assessment from indefinite to finite is made on a prospective basis.

Development costs for vehicles and components are capitalized if the recognition criteria according to IAS 38 are met. Subsequent to initial recognition, the asset is carried at acquisition or manufacturing costs less accumulated amortization and accumulated impairment losses. Capitalized development costs include all direct costs and pro-rata allocable overheads. Capitalized development costs for vehicles and vehicle components are amortized on a straight-line basis over the expected product life cycle (a maximum of ten years). Amortization of capitalized development costs is an element of manufacturing costs and is allocated to those vehicles and components by which they were generated and is included in cost of sales when the inventory (vehicles) is sold.

Other intangible assets with finite useful lives are generally amortized on a straight-line basis over their useful lives (three to ten years). The amortization period for intangible assets with finite useful lives is reviewed at least at each year-end. Possible impacts from the transformation of the automotive industry, such as the transition to electric drive systems, are also taken into account. Changes in expected useful lives are treated as changes in accounting estimates. The amortization expense on intangible assets with finite useful lives is recorded in functional costs.

As part of the periodic review of the useful lives of intangible assets, the planned transition to fully electric vehicles made it necessary to reassess the useful lives of the capitalized development expenditure as of year-end 2021 and to adjust them for individual vehicle projects. This change in estimates has been applied from 1 January 2022. The positive effect on earnings before interest and taxes (EBIT) amounted to €0.2 billion in 2022. A positive effect on EBIT of €0.2 billion is also expected for 2023.

With acquisitions of businesses, goodwill represents the excess of the consideration transferred over the fair values assigned to the identifiable assets proportionally acquired and liabilities assumed. Goodwill is accounted for at the subsidiaries in the functional currency of those subsidiaries.

Property, plant and equipment
Property, plant and equipment are measured at acquisition or manufacturing costs less accumulated depreciation. If necessary, accumulated impairment losses are recognized.

The costs of internally produced equipment and facilities include all direct costs and allocable overheads. Acquisition or manufacturing costs include the estimated costs, if any, of dismantling and removing the item and restoring the site.

Depreciable property, plant and equipment are written down by scheduled depreciation over the corresponding useful life, generally on a straight-line basis. The useful lives of property, plant and equipment are shown in table D.10.

D.10
Useful lives of property, plant and equipment

Buildings and site improvements	10 to 50 years
Technical equipment and machinery	5 to 25 years
Other equipment, factory and office equipment	3 to 30 years

The Group's automotive businesses are subject to global competitive pressure and technological change. Our continuous efforts to increase efficiency include improving the utilization of our production facilities. Within the context of the regular review of useful lives, those for scheduled depreciation of property, plant and equipment were reassessed and partially extended at the end of 2020.

This change in estimate has been applied since 1 January 2021 and led to a positive impact on earnings before interest and taxes (EBIT) of €0.8 billion in 2021. The effect is mainly included in cost of sales and is almost exclusively attributable to the reportable segment Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans. The effect for the year 2022 is €0.3 billion.

Leasing
Leases include all contracts that transfer the right to use a specified asset for a stated period of time in exchange for consideration, even if the transfer of the right to use such asset is not explicitly described in the contract. The Group is a lessee mainly of real estate properties and a lessor of its products.

The Mercedes-Benz Group as lessee
The Mercedes-Benz Group as a lessee recognizes for generally all lease contracts right-of-use assets as well as lease liabilities for the outstanding lease payments.

The Mercedes-Benz Group applies both recognition exemptions for leases with a lease term of twelve months or less (short-term leases) and for leases for which the underlying asset is of low value, not to recognize a right-of-use asset and a lease liability. The lease payments associated with those leases are generally recognized as an expense on a straight-line basis over the lease term.

Right-of-use assets, which are included under property, plant and equipment, are initially recognized at cost. The cost of a right-of-use asset comprises the amount of the initial measurement of the lease liability, any lease payments made at or before the commencement date, any initial direct costs and an estimate of costs to be incurred in dismantling or removing the underlying asset. All leasing incentives already received from the lessor are deducted.

Lease liabilities, which are assigned to financing liabilities, are measured initially at the present value of the lease payments still to be made. The lease liabilities include the following lease payments:

– fixed payments including de facto fixed payments, less lease incentives receivables from the lessor;

– variable lease payments linked to an index or interest rate;

– amounts expected to be payable under residual-value guarantees;

– the exercise price of purchase options, when exercise is estimated to be reasonably certain, and

– contractual penalties for the termination of a lease if the lease term reflects the exercise of a termination option.

The Mercedes-Benz Group generally also applies the option for contracts comprising lease components as well as non-lease components not to split these components.

Lease payments are discounted at the rate implicit in the lease if that rate can readily be determined. Otherwise, discounting is at the incremental borrowing rate. The Mercedes-Benz Group generally applies the incremental borrowing rate. This incremental borrowing rate as a risk-adjusted interest rate is derived on a maturity- and currency specific basis. As the cash-flow pattern of the reference interest rates (bullet bonds) does not correspond to the cash-flow pattern of a lease contract (annuity), a duration adjustment is used in order to account for that difference.

A right-of-use asset is subsequently measured at cost less any accumulated depreciation and, if necessary, any accumulated impairment. If the lease transfers ownership of the underlying asset to the lessee at the end of the lease term or if the cost of the right-of-use asset reflects that the lessee will exercise a purchase option, the right-of-use asset is depreciated to the end of the useful life of the underlying asset. Otherwise, the right-of-use asset is depreciated to the end of the lease term.

In the subsequent measurement of a lease liability, the carrying amount is increased to reflect interest on the lease liability and reduced to reflect the lease payments made. According to IFRS 16, the depreciation of right-of-use assets is recognized within functional costs. The interest due on the lease liability is a component of interest expense. Extension and termination options are part of a number of leases particularly of real estate. Such contract terms offer the Group the greatest possible flexibility. In determining the lease term, all facts and circumstances offering economic incentives for exercising extension options or not exercising termination options are taken into account. In determining the lease term, those options are only considered if their exercise is reasonably certain.

Sale and leaseback
In a sale and leaseback transaction, the requirements of IFRS 15 are applied to ascertain whether the transfer of an asset has to be accounted for as a sale. If the transfer of an asset does not satisfy the requirements of IFRS 15 to be accounted for as a sale of the asset, the transferred asset is still recognized and a financial liability is recognized equal to the transfer proceeds in accordance with IFRS 9.

If the transfer of an asset is accounted for as a sale, the lessee accounting principles described above apply to those sold assets if the Mercedes-Benz Group leases them back from the buyer. Accordingly, only the amount of any gain or loss that relates to the rights transferred to the buyer-lessor is recognized.

The Mercedes-Benz Group as lessor
Based on the risks and rewards associated with a leased asset, it is assessed whether economic ownership of the leased asset is transferred to the lessee (so-called finance leases) or remains with the lessor (so-called operating leases).

For operating leases the economic ownership of the vehicle remains at the Mercedes-Benz Group. Additionally, an operating lease may have to be reported with sales of vehicles for which the Group enters into a repurchase obligation:

– Sales of vehicles by which the Mercedes-Benz Group is obliged to repurchase the vehicles in the future are accounted for as operating leases. This also applies to a call option that only grants the Mercedes-Benz Group the right to repurchase.

– Sales of vehicles including a put option (an entity's obligation to repurchase the asset at the customer's request) are reported as operating leases if the customer has a significant economic incentive to exercise that right. Otherwise, a sale with a right of return is reported. The Mercedes-Benz Group considers several factors when assessing whether a customer has a significant economic incentive to exercise his or her right at contract inception. Among others, these are the relation between the repurchase price and the expected future market value (at the time of repurchase) of the asset, or historical return rates.

As part of the residual-value management process, especially for operating lease contracts, certain assumptions are regularly made at local and corporate levels regarding the expected level of prices, based upon which the cars to be returned in the leasing business are evaluated. If changing market developments lead to a negative deviation from assumptions, there is a risk of lower residual values of used cars. Depending on the region and the current market situation, the risk-mitigation measures taken generally include continuous market monitoring as well as, if required, price-setting strategies or sales-promotion measures designed to regulate vehicle inventories. Market forecasts are verified by regular comparisons of internal and external sources, and, if required, the determination of residual values is adjusted and further developed with regard to methods, processes and systems.

In the case of accounting as an operating lease, these vehicles are capitalized at the (amortized) cost of production, presented within the line item equipment on operating leases and depreciated over the contract term on a straight-line basis with consideration of the expected residual values. Changes in the expected residual values lead either to prospective adjustments of the scheduled depreciation or, if necessary, to an impairment loss. The vehicles are allocated to the segment which bears substantially all of the residual-value risk.

Operating leases also relate to vehicles, primarily Group products that Mercedes-Benz Mobility acquires from non-Group dealers or other third parties and leases to end customers. These vehicles are presented at (amortized) cost of acquisition under leased equipment in the Mercedes-Benz Mobility segment. If these vehicles are Group products and are subsidized and these subsidies are passed on in the lease agreement with the external customer, the subsidies are deducted from the acquisition cost. After revenue is received from the sale to independent dealers, these Group products generate revenue from lease payments and subsequent resale on the basis of the separate leasing contracts. The revenue received from the sale of Group products to dealers is estimated by the Group as being of the magnitude of the respective addition to leased equipment at Mercedes-Benz Mobility. In 2022, additions to leased equipment from these vehicles at Mercedes-Benz Mobility amounted to approximately €9 billion (2021: approximately €10 billion).

In the case of finance leases, the Group presents the receivables under receivables from financial services in an amount corresponding to the net investment of the lease agreements. The net investment of a lease agreement is the gross investment (future lease payments and non-guaranteed residual value) discounted at the rate upon which the lease agreement is based.

The leased equipment of the Mercedes-Benz Mobility segment also includes commercial vehicles (produced by Daimler Truck) which had been acquired from external dealers or other third parties not related to the Mercedes-Benz Group prior to the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business. Mercedes-Benz Mobility usually receives a residual-value guarantee from Daimler Truck for this leased equipment in connection with the obligation to return the respective commercial vehicles to Daimler Truck. Such leased equipment is depreciated over the contractual term on a straight-line basis to the guaranteed residual value. The residual-value guarantee does not affect classification as an operating lease as Daimler Truck is a related party to Mercedes-Benz Mobility after the spin-off.

Additionally, Mercedes-Benz Mobility will continue the leasing and sales-financing business for Daimler Truck's commercial vehicles in some markets. To this end, Mercedes-Benz Mobility acquires these vehicles from Daimler Truck and leases them to the end customers. Insofar as a mandatory vehicle return to Daimler Truck has been agreed, there is a rental contract (head lease) between Mercedes-Benz Mobility and Daimler Truck. The contract between Mercedes-Benz Mobility and the end customer constitutes a sublease in this respect.

Accounting for and classification of a sublease depend on whether the contracts were concluded before or after the legal spin-off and hive-down of Daimler's commercial vehicle business. The leases that were concluded before the legal spin-off and hive-down are continued as operating leases. The head lease is presented under leased equipment as a right of use, which was recognized at fair value at the spin-off date and subsequently depreciated on a straight-line basis. In addition, a residual-value receivable from the companies of the Daimler Truck Group is recognized. However, the leasing contracts concluded after the legal spin-off and hive-down are classified and accounted for as finance leases. The net investment in the lease corresponds to the right-of-use asset from the head lease. In addition to the finance lease, Mercedes-Benz Mobility recognizes a residual-value receivable from the Daimler Truck Group in the amount of the guaranteed residual value. The head lease is not recorded separately.

Impairment of non-current non-financial assets
The Mercedes-Benz Group assesses at each reporting date whether there is an indication that an asset may be impaired or whether there is an indication that a previously recognized impairment loss may be reversed. If such indication exists, the Mercedes-Benz Group estimates the recoverable amount of the asset. The recoverable amount is determined for each individual asset unless the asset generates cash inflows that are not largely independent of those from other assets or groups of assets (cash-generating units).

An assessment is made at each reporting date as to whether there is any indication that previously recognized impairment losses may no longer exist or may be reversed. If this is the case, the Mercedes-Benz Group records a partial or entire reversal of the impairment; the carrying amount is thereby increased to the recoverable amount. However, the increased carrying amount may not exceed the carrying amount that would have been determined (net of scheduled depreciation) if no impairment loss had been recognized in prior years.

Goodwill and other intangible assets with indefinite useful lives are tested at least annually for impairment. This takes place at the level of the cash-generating units, which basically correspond to the segments. If the carrying amount of an asset or of a cash-generating unit exceeds the recoverable amount, an impairment loss is recognized for the difference.

The recoverable amount is the higher of fair value less costs of disposal and value in use. For cash-generating units, the Mercedes-Benz Group in a first step determines the respective recoverable amount as value in use and compares it with the respective carrying amount (including goodwill). If value in use is lower than the carrying amount, fair value less costs of disposal is additionally calculated to determine the recoverable amount.

Value in use is measured by discounting expected future cash flows from the continuing use of the cash-generating units using a risk-adjusted interest rate. Future cash flows are determined on the basis of the long-term planning, which is approved by management and which is valid at the date when the impairment test is conducted. This planning, which covers the period up to and including 2027, is based on assumptions, including those regarding future market shares, the general development of respective markets as well as the products' profitability, taking into consideration the effects of the transformation of the automotive industry. Furthermore, in determining value in use, a risk assessment is performed, which includes for example market risks and risks related to the legal and political framework. The planning assumptions are checked for plausibility with regard to the historical development as well as external sources of information. The rounded risk-adjusted interest rates used to discount cash flows, which are calculated for each cash-generating unit, are 9% (2021: 8%) after taxes for the cash-generating units of the automotive business. For the cash-generating unit Mercedes-Benz Mobility, a risk-adjusted interest rate of 10% (2021: 9%) after taxes is applied. Whereas the discount rate for the cash-generating unit Mercedes-Benz Mobility represents the cost of equity, the risk-adjusted interest rate for the cash-generating units of the automotive business is based on the weighted average cost of capital (WACC). This is calculated based on the capital asset pricing model (CAPM), taking into account current market expectations. In calculating the risk-adjusted interest rate for impairment-test purposes, specific peer group information is used for beta factors, capital-structure data and cost of debt. Periods not covered by the forecast are taken into account by recognizing a residual value (terminal value), which does not include any growth rates. In line with the detailed planning period, the derivation of the terminal value also considers assumptions regarding the impacts of the transformation of the automotive industry as well as possible regulatory changes, e.g. in connection with sustainability aspects.

In addition, sensitivity analyses are conducted. These sensitivity analyses show for the cash-generating units Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans that even in the case of reasonably possible changes in key assumptions (e.g. products' profitability, sales and weighted average cost of capital) compared to the original planning, no need for impairment exists. For the cash-generating unit Mercedes-Benz Mobility, these sensitivity analyses show that even in the case of reasonably possible changes in operational key assumptions (e.g. profitability and portfolio development) compared to the original planning, no need for impairment exists. In the event of the cost of equity increasing by around one percentage point in addition to such a change in operational key assumptions, the recoverable amount would correspond to the carrying amount.

Equity-method investments

The initial recognition of interests in investments accounted for using the equity method is generally made with their acquisition costs. If the Group loses control of a subsidiary and subsequently presents it at equity, the fair value of the retained shares represents the acquisition cost.

On the date of acquisition, a positive difference between cost of acquisition and the Mercedes-Benz Group's share of the fair values of the identifiable assets and liabilities of the associated company or joint venture is determined and recognized as investor level goodwill. The goodwill is included in the carrying amount of the equity-method investment. If an equity interest in an existing associated company is increased without change in significant influence, goodwill is determined only for the additionally acquired interest; the previous investment is not remeasured at fair value.

The Mercedes-Benz Group reviews on each reporting date whether there is any objective indication of impairments or impairment reversals of equity-method investments. If such indications exist, the Group determines the impairment loss or reversal to be recognized. If the carrying amount exceeds the recoverable amount of an investment, the carrying amount is written down to the recoverable amount. The recoverable amount is the greater of fair value less costs to sell and value in use. An impairment reversal is carried out if there is objective evidence for an impairment reversal. If such an assessment is made, the recoverable amount is remeasured. An impairment reversal is recognized to the extent that the recoverable amount has increased subsequent to the impairment and is limited to the amount by which an asset has been impaired.

Gains or losses (to be eliminated) from transactions with companies accounted for using the equity method are recognized through profit and loss with corresponding adjustments of the investments' carrying amounts. Gains or losses from the contribution of interests in subsidiaries to investments which are measured using the equity method are also subject to elimination adjustments to the carrying amount of the investment.

Discontinued operations and non-current assets held for distribution or sale and disposal groups
The Group reports **discontinued operations** if part of a company is held for distribution or sale or has already been disposed of and the part of a company represents a separate significant business or geographical business area.

The Mercedes-Benz Group makes use of the option to disclose the cash flows from discontinued operations not separately in the Consolidated Statement of Cash Flows, but in the Notes to the Consolidated Financial Statements.

The Group classifies non-current assets or disposal groups as **held for distribution** if it has committed to distribute non-current assets or disposal groups and an active plan for the execution of the sale has been decided on and started by the responsible management level and is most likely to result in a sale.

The Group classifies non-current assets or disposal groups **as held for sale** if the carrying amount will be recovered principally through an extremely likely sale transaction rather than through continuing use. In this case, the assets or disposal groups are no longer depreciated as planned, but are measured at the lower of carrying amount and fair value less costs to sell. Immediately before classification as held for sale, it is assessed if the assets are impaired based on the applicable individual regulations. If fair value less costs to sell subsequently increases, any impairment loss previously recognized is reversed. This reversal is restricted to the impairment loss previously recognized for the assets or disposal group concerned.

Inventories
Inventories are measured at the lower of acquisition or manufacturing cost and net realizable value. The net realizable value is the expected sales price less estimated costs of completion and estimated costs to sell. The acquisition or manufacturing costs of inventories are generally based on the specific identification method and include costs incurred in acquiring the inventories and bringing them to their present location and condition. Acquisition or manufacturing costs for large numbers of inventories that are interchangeable are allocated under the average-cost formula.

In the case of manufactured inventories and work in progress, manufacturing cost also includes production overheads based on normal capacity.

Financial instruments
A financial instrument is any contract that gives rise to a financial asset of one entity and a financial liability or equity instrument of another entity. Financial instruments in the form of financial assets and financial liabilities are generally presented separately. Financial instruments are recognized as soon as the Mercedes-Benz Group becomes a party to the contractual provisions of the financial instrument. In the case of purchases or sales of financial assets through the regular market, the Mercedes-Benz Group uses the transaction date as the date of initial recognition or derecognition.

Upon initial recognition, financial instruments are measured at fair value. For the purpose of subsequent measurement, financial instruments are allocated to one of the categories mentioned in IFRS 9 Financial Instruments (financial assets measured at amortized cost, financial assets measured at fair value through other comprehensive income and financial assets measured at fair value through profit or loss). Transaction costs directly attributable to acquisition or issuance are considered when determining the carrying amount if the financial instruments are not measured at fair value through profit or loss.

Financial assets
Financial assets primarily comprise receivables from financial services, trade receivables, receivables from banks, cash on hand, derivative financial assets, marketable securities and similar investments and financial investments. The classification of financial instruments is based on the business model in which these instruments are held and on their contractual cash flows.

The determination of the business model is carried out at the portfolio level and is based on management's intention and past transaction patterns. Assessments of the contractual cash flows are made on an instrument-by-instrument basis.

Financial assets at fair value through profit or loss. Financial assets recognized at fair value through profit or loss include financial assets with cash flows other than those of principal and interest on the nominal amount outstanding. Furthermore, financial assets that are held in a business model other than "hold to collect" or "hold to collect and sell" are included here.

In addition, derivatives, including embedded derivatives separated from the host contract, which are not classified as hedging instruments in hedge accounting, as well as financial assets acquired for the purpose of selling in the short term that are classified as held for trading, are included here. Gains or losses on these financial assets are recognized in profit or loss.

Financial assets at amortized cost. Financial assets at amortized cost are non-derivative financial assets with contractual cash flows that consist solely of payments of principal and interest on the nominal amount outstanding and which are held with the aim of collecting the contractual cash flows, such as receivables from financial services, trade receivables or cash and cash equivalents (business model "hold to collect"). Cash and cash equivalents consist primarily of cash on hand, cheques and demand deposits at banks, as well as debt instruments and certificates of deposits with a remaining term when acquired of up to three months, which are not subject to any material value fluctuations. Cash and cash equivalents correspond with the classification in the Consolidated Statement of Cash Flows.

After initial recognition, these financial assets at amortized cost are subsequently carried at amortized cost using the effective-interest method less any loss allowances. Gains and losses are recognized in the net profit when the financial assets at amortized cost are impaired or derecognized. Interest effects from the application of the effective-interest method are also recognized in profit or loss as well as effects from foreign currency translation.

Financial assets at fair value through other comprehensive income. Financial assets at fair value through other comprehensive income are non-derivative financial assets with contractual cash flows that consist solely of payments of principal and interest on the nominal amount outstanding and which are held to collect the contractual cash flows as well as to sell the financial assets, e.g. to achieve a defined liquidity target (business model “hold to collect and sell”). This category also includes equity instruments not held for trading for which the option to recognize changes in the fair value of the instrument within other comprehensive income has been applied.

After initial measurement, financial assets at fair value through other comprehensive income are recognized at fair value, with unrealized gains or losses being recognized in other comprehensive income/loss. Upon the disposal of debt instruments, the accumulated gains and losses recognized in other comprehensive income/loss resulting from measurement at fair value are recognized in profit or loss. Interest earned on financial assets at fair value through other comprehensive income is generally reported as interest income using the effective-interest method. Changes in the fair value of equity instruments measured at fair value through other comprehensive income are not recycled to profit or loss, but reclassified to retained earnings upon disposal. Dividends are recognized in profit or loss when the right to payment has been established.

Impairment of financial assets
At each reporting date, a loss allowance is recognized for financial assets, loan commitments and financial guarantees other than those to be measured at fair value through profit or loss reflecting expected losses for these instruments. Expected credit losses are allocated using three stages:

Stage 1: expected credit losses within the next twelve months

Stage 1 includes all contracts with no significant increase in credit risk since initial recognition and usually includes new acquisitions and contracts with fewer than 31 days past due date. The portion of the lifetime expected credit losses resulting from default events possible within the next 12 months is recognized.

Stage 2: expected credit losses over the lifetime – not credit impaired

If a financial asset has a significant increase in credit risk since initial recognition but is not yet credit impaired, it is moved to stage 2 and measured at lifetime expected credit loss, which is defined as the expected credit loss that results from all possible default events over the expected life of a financial asset.

Stage 3: expected credit losses over the lifetime – credit impaired

If a financial asset is defined as credit-impaired or in default, it is transferred to stage 3 and measured at lifetime expected credit loss. Objective evidence for a credit-impaired financial asset includes 91 days past due date and other information about significant financial difficulties of the debtor.

The determination of whether a financial asset has experienced a significant increase in credit risk is based on an assessment of the probability of default, which is made at least quarterly, incorporating external credit rating information as well as internal information on the credit quality of the financial asset. For debt instruments that are not receivables from financial services, a significant increase in credit risk is assessed mainly based on past-due information or the probability of default.

A financial asset is migrated to stage 2 if the asset's credit risk has increased significantly compared to its credit risk at initial recognition. The credit risk is assessed based on the probability of default. For trade receivables, the simplified approach is applied whereby all trade receivables are allocated to stage 2 initially. Hence, no determination of significant increases in credit risk is necessary.

The Mercedes-Benz Group applies the low-credit-risk exception to the stage allocation to quoted debt instruments with investment-grade ratings. These debt instruments are always allocated to stage 1.

In stages 1 and 2, the effective interest revenue is calculated based on gross carrying amounts. If a financial asset becomes credit impaired in stage 3, the effective interest revenue is calculated based on its net carrying amount (gross carrying amount adjusted for any loss allowance).

Measurement of expected credit losses. Expected credit losses are measured in a way that reflects:

a) the unbiased and probability-weighted amount;

b) the time value of money,

c) reasonable and supportable information (if available without undue cost or effort) at the reporting date about past events, current conditions and forecasts of future economic conditions.

Expected credit losses are measured as the probability-weighted present value of all cash shortfalls over the expected life of each financial asset. For receivables from financial services, expected credit losses are calculated using a statistical model with three major risk parameters: probability of default, loss given default and exposure at default.

The estimation of these risk parameters incorporates all available relevant information, not only historical and current loss data, but also reasonable and supportable forward-looking information reflected by future expectations. This information includes macroeconomic factors (e.g. gross domestic product growth, unemployment rate, cost performance index) and forecasts of future economic conditions. For receivables from financial services, these forecasts are performed using a scenario analysis (basic scenario, optimistic scenario and pessimistic scenario). The impairment amount for trade receivables is predominantly determined on a collective basis.

A financial instrument is written off when there is no reasonable expectation of recovery in whole or in part, for example, after the end of insolvency proceedings or after a court decision of uncollectibility.

Significant modification of financial assets (e.g., with a change in the present value of the contractual cash flows of 10%) also leads to derecognition of the financial assets with a simultaneous recognition of new financial assets. This is expected to be rare and immaterial for receivables from financial services. If the terms of a contract are renegotiated or modified and this does not result in derecognition of the contract, then the gross carrying amount of the contract is recalculated and a modification gain or loss is recognized in profit or loss.

Offsetting of financial instruments
Financial assets and financial liabilities are offset and the net amount is presented in the Consolidated Statement of Financial Position provided that an enforceable right currently exists to offset the amounts involved, and there is an intention either to carry out the offsetting on a net basis or to settle a liability when the related asset is sold.

Financial liabilities
Financial liabilities primarily include trade payables, liabilities to financial institutions, bonds, derivative financial liabilities and other liabilities.

Financial liabilities measured at amortized cost. After initial recognition, financial liabilities are subsequently measured at amortized cost using the effective-interest method.

Insofar as the Mercedes-Benz Group enters into reverse factoring agreements in which trade receivables of a supplier are transferred to a financial intermediary, changes in the presentation of the original trade payables may occur. That would be the case if these liabilities differed in nature and function from other trade payables. As a result, these liabilities would be presented separately.

Financial liabilities at fair value through profit or loss. Financial liabilities recognized at fair value through profit or loss include financial liabilities held for trading. Derivatives (including embedded derivatives separated from the host contract) which are not used as hedging instruments in hedge accounting are classified as held for trading. Gains or losses on liabilities held for trading are recognized in profit or loss.

Derivative financial instruments and hedge accounting
The Group uses derivative financial instruments exclusively for hedging financial risks that arise from its operating or financing activities or liquidity management. These are mainly currency risks, interest-rate risks and commodity price risks.

Contracts for the purchase or sale of non-financial items are regularly qualified as executory contracts and thus treated as suspended transactions, although they fulfil the definition of a derivative. If such contracts do not meet the criteria for executory contracts they are recorded as derivatives. The measurement of these derivatives is recognized at fair value through profit or loss, where the value is derived from the difference between the contractually agreed price and the current expectations for the future market price at the reference date. These valuation effects are reported in the cost of sales insofar as they result from procurement contracts relevant to production.

Embedded derivatives are principally separated from the host contract and recognized separately. However, embedded derivatives are not separated from the host contract if that host contract is a financial asset, if the Mercedes-Benz Group chooses to measure a hybrid contract at fair value through profit or loss, or if the embedded derivative is closely related to the host contract.

Derivative financial instruments are measured at fair value upon initial recognition and at each subsequent reporting date. The fair value of listed derivatives is equal to their positive or negative market value. If a market value is not available, fair value is calculated using standard financial valuation models such as discounted cash flow or option-pricing models. Derivatives are recognized as assets if their fair value is positive and as liabilities if their fair value is negative.

If the requirements for hedge accounting set out in IFRS 9 are met, the Mercedes-Benz Group designates and documents the hedge relationship from the date a derivative contract is entered into as a fair-value hedge, a cash-flow hedge or a hedge of a net investment in a foreign business operation. In a fair-value hedge, the changes in the fair value of a recognized asset or liability or an unrecognized firm commitment are hedged. In a cash-flow hedge, highly probable future cash flows from expected transactions or variable cash flows to be paid or received related to a recognized asset or liability are hedged. The documentation of the hedging relationship includes the objectives and strategy of risk management, the type of hedging relationship, the nature of the risk being hedged, the identification of the eligible hedging instrument and the eligible hedged item, as well as an assessment of the effectiveness requirements comprising the risk mitigating economic relationship, the absence of deteriorating effects from credit risk and the appropriate hedge ratio. The effectiveness of the hedge is assessed at the start of and during the hedging relationship.

Changes in fair value of non-designated derivatives are recognized in profit or loss. For fair-value hedges, changes in the fair value of derivative financial instruments and the hedged item are recognized in profit or loss. For cash-flow hedges, fair-value changes in the effective portion of derivative financial instruments are recognized after tax in other comprehensive income.

Effects from hedging are presented in the item of the Statement of Income in which the underlying transaction is effective.

Under IFRS 9, for cash-flow hedges in procurement transactions expected with a high degree of probability, designation can be made for separable risk components of these non-financial hedged items.

Under IFRS 9, with cash-flow hedges, amounts recognized in other comprehensive income as effective hedging gains or losses from hedging instruments are removed from the reserves for derivative financial instruments and directly included in the initial cost or carrying amount of the hedged item at initial recognition if the hedged item, e.g. the forecast transaction, results in the recognition of a non-financial asset or non-financial liability.

For other cash-flow hedges, the accumulated hedging gains or losses from hedging instruments are reclassified from the reserves for derivative financial instruments to the Consolidated Statement of Income when the hedged item affects profit or loss. Insofar as currency translation effects recognized in profit or loss due to trade receivables and payables are connected with the underlying transactions, simultaneously occurring hedging gains/losses are reclassified in the Consolidated Statement of Income.

The ineffective portions of fair-value changes are recognized directly in profit or loss.

For derivative instruments designated in a hedge relationship, certain components can be excluded from designation and the changes in these components' fair value are then deferred in other comprehensive income under IFRS 9. This may apply for example to the time value of options, the forward element of a forward contract or cross-currency basis spreads.

Hedge relationships are to be discontinued prospectively if a particular hedge relationship ceases to meet the qualifying criteria for hedge accounting under IFRS 9. Instances that require discontinuation of hedge accounting are, among others, changes to the designated hedged item, loss of the economic relationship between the hedged item and the hedging instrument, disposal or termination of the hedging instrument, or a revision of the documented risk-management objective of a particular hedge relationship. Accumulated hedging gains and losses from cash-flow hedges are retained and are reclassified from equity as described at maturity if the hedged future cash flows are still expected to occur. Otherwise, accumulated hedging gains and losses are immediately reclassified to profit or loss.

If derivative financial instruments do not or no longer qualify for hedge accounting because the qualifying criteria for hedge accounting are not or are no longer met, the derivative financial instruments are classified as held for trading and are measured at fair value through profit or loss**.**

Pensions and similar obligations

The measurement of defined benefit commitments for pensions and other similar post-employment benefits (healthcare benefits) in accordance with IAS 19 Employee Benefits is based on the projected unit-credit method. Plan assets invested to cover defined benefit pension commitments and other post-employment benefit obligations are measured at fair value and offset against the corresponding obligations.

The balance of defined benefit commitments for pensions and other post-employment benefit obligations and plan assets (net pension obligation or net pension assets) accrues interest at the discount rate used as a basis for the measurement of the gross pension obligation. The resulting net interest expense or income is recognized in profit and loss under interest expense or interest income in the Consolidated Statement of Income. The other expenses resulting from pension commitments and other post-employment benefit obligations, which mainly result from entitlements acquired during the year under review, are taken into consideration in functional costs in the Consolidated Statement of Income. Differences between the assumptions made and actual developments as well as changes in actuarial assumptions for the measurement of defined benefit plans and similar obligations result in actuarial gains and losses, which are recognized in equity through other comprehensive income.

The discount factors used to calculate the present values of defined benefit pension obligations are to be determined – with maturities and currencies matching the pension payments – by reference to market yields at the end of the reporting period on high-quality fixed-rate corporate bonds in the respective markets. For very long maturities, there are no high-quality corporate bonds available as a benchmark. The respective discount factors are estimated by extrapolating current market rates along the yield curve.

Gains or losses on the curtailment or settlement of a defined benefit plan are recognized in profit or loss when the curtailment or settlement occurs.

Provisions for other risks
Provisions are recognized when a liability to third parties has been incurred, an outflow of resources is probable and the amount of the obligation can be reasonably estimated. The amount recognized as a provision represents the best estimate of the obligation at the reporting date. Provisions with an original maturity of more than one year are discounted to the present value of the expenditures expected to settle the obligation at the end of the reporting period.

If the recognition criteria of the regulations on recognition and measurement of provisions are not fulfilled and the possibility of a cash outflow upon settlement is not unlikely, the item is to be presented as a contingent liability, insofar as it is adequately measurable. The amount disclosed as a contingent liability represents the best estimate of the possible obligation at the reporting date. Provisions and contingent liabilities are regularly reviewed and adjusted as further information becomes available or circumstances change.

A provision for expected warranty costs is recognized when a product is sold or when a new warranty programme is initiated. Estimates for accrued warranty costs are particularly based on historical experience. Other assumptions include, but are not limited to, the amount of potential repair costs. The provisions are regularly adjusted to reflect new information.

Restructuring provisions are set up in connection with programmes that materially change the scope of business performed by a segment or business unit or the manner in which business is conducted. In most cases, restructuring expenses include termination benefits and compensation payments due to the termination of agreements with suppliers and dealers.

Benefits on termination of employment are recognized when the Group has a detailed formal plan that has either commenced implementation or been announced.

Contract and refund liabilities
Contract liabilities. A contract liability is an entity's obligation to transfer goods or services to a customer for which the entity has received consideration (or the amount is due) from the customer.

Refund liabilities. A refund liability occurs if the Mercedes-Benz Group receives consideration from a customer and expects to refund some or all of that consideration to the customer. A refund liability is measured at the amount of consideration received for which the Mercedes-Benz Group does not expect to be entitled and is thus not included in the transaction price.

Share-based payment
Share-based payment comprises cash-settled liability awards.

Liability awards are measured at fair value at each balance sheet date until settlement and are classified as provisions under consideration of vesting conditions. The profit or loss of the period equals the addition to and/or the reversal of the provision during the reporting period and the dividend equivalent paid during the period, and is included in functional costs.

Presentation in the Consolidated Statement of Cash Flows

To the extent that the reverse factoring agreements entered into by the Mercedes-Benz Group do not result in a change in the presentation of the original trade payables, the cash flows from these agreements are presented in cash flow from operating activities. Interest paid as well as interest and dividends received are also classified as cash flow from operating activities. The cash flows from short-term marketable debt securities with high turnover rates and significant amounts are offset and presented within cash flow from investing activities.

Reported segments

The Group comprises the segments Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans and Mercedes-Benz Mobility. Until 31 December 2021, the Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans segments were aggregated into one reportable segment due to their comparable long-term average return on sales as well as their comparable revenue development and capital intensity. After the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business in December 2021, the two segments are reported separately with effect from 1 January 2022. The comparison periods have been adjusted accordingly.

Consideration of sustainability related aspects in connection with the recognition and measurement of assets and liabilities

With “Ambition 2039” the Mercedes-Benz Group has set itself the target of a CO_2-neutrality for the new vehicle fleet by 2039 in its business strategy. With the strategic step to “Electric only”, the Mercedes-Benz Group is accelerating its transformation into an all-electric and software-driven future. Recognition and measurement of the Group’s assets and liabilities take into account climate-related risks and developments associated with the transformation, which also include the climate targets set in the Paris Climate Agreement.

Accounting estimates and management judgments in connection with sustainability-related aspects are taken into consideration in particular in the accounting of assets and liabilities described below:

The determination and review of the useful lives of the capitalized development costs are based on the expected product life cycle. Changes in the originally envisaged product life cycles can result from the transformation to all-electric vehicles. Due to the resolutions regarding the accelerated transformation new developments in the area of conventional powertrains are reduced and already capitalized development expenditure will partly be used for longer. For this reason the useful lives of specific development expenditures have been extended with effect from 1 January 2022, which resulted in a positive effect on EBIT in the amount of €0.2 billion for 2022. An effect in the same amount is expected for 2023.

In the same way, the useful lives of property, plant and equipment assets are regularly reviewed in the light of the transformation to all-electric vehicles. This did not require any material adjustments of the useful lives up to the reporting date as the production facilities of the Group are basically flexible in use.

In the context of controlling and further developing the production network, efforts are also being made to compensate for potential effects of the transformation at affected sites. No significant obligations to dismantle or remove production facilities and plants that would give rise to a provision existed on the reporting date .

The residual value of leased vehicles that are classified as operating leases is determined by the value that could be achieved for an asset that possesses the expected conditions of the leased asset at the end of the leasing period on the reporting date. Only developments that can be observed up to the reporting date are considered. Due to the transformation to all-electric vehicles, changes to the residual value of both conventionally powered and all-electric vehicles due to changing customer behaviour, new regulatory requirements and further technological development can result over time. The development of the residual values did not give rise to any indications that the transformation had a negative effect on the residual values during the financial year.

The expected proceeds from the disposal of vehicles pledged as collateral were taken into account in the determination of expected credit losses for receivables from financial services. The expected proceeds from the disposal were based on an estimate of the market value at the expected time of a possible default. There were no indications of a reduction of these estimated market values that could be traced to effects of climate change or of changing customer behaviour as of the reporting date.

As of the reporting date, there were no material provisions for payments to authorities that could result from exceeding local regulations regarding vehicle emission limits.

The impairment test on the level of the cash-generating units is based on the corporate planning of the Mercedes-Benz Group. The “Electric only” strategy of the Group taken account of herein provides for a step by step substitution of vehicles with combustion engines by electric vehicles. For the purposes of the impairment test, further sales risks and risks regarding the availability and the future price of components and raw materials were also taken into account. Additional corporate planning parameters in connection with the transformation affect the investment requirements and the currently higher variable costs of all-electric vehicles in comparison with vehicles with conventional powertrains. The simultaneous development, model refinement and production of electric and conventionally powered vehicles results in a higher investment requirement, particularly in the detail planning period until 2027, in comparison with focussing on conventionally powered vehicles. No growth was assumed in the derivation of the terminal value, due in part to the not yet completely predictable effects of the competitive situation and customer behaviour in the course of the transition to electric mobility. The impairment test carried out taking account of the transformation effects described did not result in any impairment requirement for the cash-generating units.

2. Accounting estimates and management judgments

In the Consolidated Financial Statements, it is to a certain degree necessary to make estimates and management judgments which can affect the amounts and reporting of assets and liabilities, the reporting of contingent assets and liabilities on the balance sheet date, and the income and expense reported for the period. The major items affected by such estimates and management judgments are described as follows. Actual amounts may differ from the estimates. Changes in the estimates and management judgments can have a material impact on the Consolidated Financial Statements.

Recoverable amounts of cash-generating units and equity-method investments
In the context of impairment tests for non-financial assets, estimates have to be made to determine the recoverable amounts of cash-generating units. Assumptions have to be made in particular with regard to future cash inflows and outflows for the planning period and the following periods. The estimates mainly refer to future sales, growth in the respective markets and the profitability of the products, which are also highly dynamic and thus uncertain as a result of the transition to electric mobility. Therefore, a risk assessment and sensitivity analyses are performed when deriving the value in use. On the basis of the impairment tests carried out in 2022, the recoverable amounts are substantially larger than the net assets of the Group's cash-generating units.

When objective evidence of impairment or impairment reversal is present, estimates and assessments also have to be made to determine the recoverable amount of an equity-method investment. The determination of the recoverable amount is based on assumptions regarding future business developments for the determination of the expected future cash flows of that investment. See Note 14 for the presentation of carrying amounts and fair values of equity-method investments in listed companies.

Recoverable amount of equipment on operating leases
The Mercedes-Benz Group regularly reviews the factors determining the values of its leased vehicles. In particular, it is necessary to estimate the residual values of vehicles at the end of their leases, which constitute a substantial part of the expected future cash flows from leased assets. In this context, assumptions are made regarding major influencing factors, such as the expected number of returned vehicles, the latest remarketing results and future vehicle model changes. Those assumptions are determined either by qualified estimates or by publications provided by expert third parties. Qualified estimates are based, as far as publicly available, on external data with consideration of internally available additional information such as historical experience of price developments and recent sale prices. The residual values thus determined serve as a basis for depreciation; changes in residual values lead either to prospective adjustments of the depreciation or, in the case of a significant decline in expected residual values, to an impairment. If depreciation is prospectively adjusted, changes in estimates of residual values do not have a direct effect but are equally distributed over the remaining term of the lease contract.

Collectability of receivables from financial services
The Group regularly estimates the risk of default on receivables from financial services. Many factors are taken into consideration in this context including historical loss experience, the size and composition of certain portfolios, current economic events and conditions and the current fair values and adequacy of collaterals. In addition to historical and current information on losses, appropriate and reliable forward-looking information on factors is also included. This information includes macroeconomic factors (e.g. gross domestic product growth, unemployment rate, cost performance index) and forecasts of future economic conditions. For receivables from financial services, these forecasts are performed using a scenario analysis (basic scenario, optimistic scenario and pessimistic scenario).

Further external information, e.g. in connection with the Covid-19 pandemic, which cannot be depicted in the scenarios, is - as far as necessary - included in the assessment through subsequent adjustments. Changes to the estimation and assessment of these factors influence the allowance for credit losses with a resulting impact on the Group's net profit. See also Notes 15 and 34 for further information.

Product warranties

The recognition and measurement of provisions for product warranties is generally connected with many estimates.

The Group provides various types of product warranties, depending on the type of product and market conditions. Provisions for product warranties are generally recognized when vehicles are sold or when new warranty programmes are initiated. In order to determine the extent of these provisions, assumptions have to be made concerning the type and extent of future warranty claims and goodwill cases, as well as on possible recall campaigns for each model series. These assessments are based on experience of the frequency and extent of vehicle faults and defects in the past. In addition, the estimates also include assumptions on the amounts of potential repair costs per vehicle and the effects of possible time or mileage limits. The provisions are regularly adjusted to reflect new information.

Further information on provisions for other risks is provided in Note 24.

Liability and litigation risks and regulatory proceedings

Various legal proceedings, claims and governmental investigations are pending against Mercedes-Benz Group AG and its subsidiaries on a wide range of topics. If the outcome of such legal proceedings is detrimental to the Mercedes-Benz Group, the Group may be required to pay substantial compensatory and punitive damages, to undertake service actions or recall campaigns, to pay fines or to carry out other costly actions. Litigation and governmental investigations often involve complex legal issues and are connected with a high degree of uncertainty. Accordingly, the assessment of whether an obligation exists on the balance sheet date as a result of an event in the past, and whether a future cash outflow is likely and the obligation can be reliably estimated, largely depends on estimations by the management. The Mercedes-Benz Group regularly evaluates the current stage of legal proceedings, also with the involvement of external legal counsel. It is therefore possible that the amounts of provisions for pending or threatened proceedings will have to be restated due to new expected developments. Changes in estimates and premises can have a material effect on the Group's future profitability. It is also possible that provisions recognized for some legal proceedings may turn out to be insufficient once such proceedings have ended. The Mercedes-Benz Group may also become liable for payments in legal proceedings for which no provisions were established. Although the final resolution of any such proceedings could have a material effect on the Mercedes-Benz Group's earnings and cash flows for a particular reporting period, from the current assessment, the Mercedes-Benz Group does not expect this to result in any sustained impact on the Group's financial position. Further information on liability and litigation risks and regulatory proceedings is provided in Note 31.

Pensions and similar obligations

The calculation of provisions for pensions and similar obligations and the related pension cost are based on various actuarial valuations. The calculations are subject to various assumptions on matters such as current actuarially developed probabilities (e.g. discount factors and cost-of-living increases), future fluctuations with regard to age and period of service, and experience with the probability of occurrence of pension payments, annuities or lump sums. As a result of changed market or economic conditions, the probabilities on which the influencing factors are based may differ from current developments. The financial effects of deviations of the main factors are calculated with the use of sensitivity analyses. See Note 23 for further information.

Income taxes

The calculation of income taxes of Mercedes-Benz Group AG and its subsidiaries is based on the legislation and regulations applicable in the various countries. Due to their complexity, the tax items presented in the Consolidated Financial Statements are possibly subject to different judgments by taxpayers on the one hand and local tax authorities on the other. Different judgments can occur especially in connection with the recognition and measurement of balance sheet items as well as in connection with the tax assessment of expenses and income.

3. Spin-off and hive-down of Daimler's commercial vehicle business

On 30 July 2021, the Board of Management of Daimler AG, with the approval of the Supervisory Board, decided on the spin-off and hive-down of substantial parts of the commercial vehicle business, including the related financial services business (Daimler's commercial vehicle business). The majority of the shareholders of Daimler AG approved the spin-off and hive-down agreement at the Extraordinary General Meeting on 1 October 2021.

With the completion of the spin-off and hive-down upon entry into the Commercial Register on 9 December 2021, the shareholders of the former Daimler AG received 65% of the shares in the newly founded Daimler Truck Holding AG. 35% of the shares remained with the Mercedes-Benz Group. Daimler Truck Holding AG is the parent company of the Daimler Truck Group (Daimler Truck).

In January 2022, about 5% of the shares of Daimler Truck Holding AG were transferred via Mercedes-Benz AG to Mercedes-Benz Pension Trust e.V. (Daimler Pension Trust e.V. before the company was renamed). The Mercedes-Benz Group holds a minority interest of about 30% in Daimler Truck Holding AG as of 31 December 2022. For the purposes of the voting rights quota pursuant to the German Securities Trading Act, the approximately 5% of the shares contributed to the pension-plan assets are allocated to the Mercedes-Benz Group.

On the basis of the contracts concluded in connection with the transaction, Mercedes-Benz Group AG no longer has a controlling influence on that company since the entry of the spin-off and hive-down in the Commercial Register. The shares are included in the Consolidated Financial Statements using the equity method and are presented as an investment allocated in the reconciliation of the segments to the Group.

Deconsolidation of the major part of Daimler's commercial vehicle business in 2021

For substantial parts of the commercial vehicle business, its equity investments or business operations were already legally assigned to Daimler Truck AG before the spin-off and hive-down took effect. As part of the spin-off and hive-down, the financial services business has also been split up. With the consent of the Board of Management and the Supervisory Board for the transaction, these items of the commercial vehicle business and the parts of the Mercedes-Benz Mobility segment that had already been legally assigned to Daimler Truck AG, were classified as held for distribution from 30 July 2021 until the date of the spin-off and hive-down and were deconsolidated upon completion of the transaction. As part of the spin-off and hive-down, 136 companies left the consolidated Group in 2021.

The scheduled depreciation and amortization and the equity-method measurement of the non-current assets classified as held for distribution since 31 July 2021 were discontinued as of this date.

The fair value of 65% of the shares of Daimler Truck Holding AG (hereinafter: spin-off liabilities) has been determined by an independent expert third party (level 3 of the hierarchy level of fair values). The fair value of the spin-off liabilities totals €16,253 million. The 35% of the shares that remained after the spin-off and hive-down were measured at €8,752 million. The derecognized net carrying amounts total €15,125 million. This includes assets and liabilities previously eliminated and now to be reported due to the deconsolidation.

The deduction of directly allocable transaction costs of €132 million and further adjustments of €532 million (in particular currency and elimination effects) resulted in a gain from the spin-off and hive-down of €9,216 million. The profit was allocated based on the allocation of the fair value of Daimler's commercial vehicle business to the respective parts of the segments being disposed of. In 2021, the gain from the spin-off and hive-down of assets and liabilities of the commercial vehicle business was included in profit from discontinued operations in the amount of €9,998 million (after transaction costs). The loss from the transfers of assets and liabilities of the Mercedes-Benz Mobility segment of €782 million (after transaction costs) was included in other operating expenses from continuing operations.

The profit attributable to the 35% shareholding in Daimler Truck Holding AG that remained after the spin-off and hive-down amounted to €3,458 million.

The carrying amounts of derecognized consolidated assets and liabilities at the time of disposal are shown in table D.11. The derecognition was presented as non-cash transaction in 2021.

D.11

Disposed of assets and liabilities of Daimler's commercial vehicle business

In millions of euros	**2022**	2021
Intangible assets	**9**	1,773
Property, plant and equipment	**21**	8,058
Equipment on operating leases	**501**	3,887
Receivables from financial services	**2,426**	15,759
Equity-method investments	**-**	1,406
Inventories	**92**	8,132
Trade receivables	**60**	3,354
Cash and cash equivalents	**130**	5,489
Marketable debt securities and similar investments	**1**	145
Other financial assets	**25**	1,070
Other assets	**75**	2,868
Provisions for pensions and similar obligations	**-**	2,636
Provisions for other risks	**11**	4,662
Financing liabilities	**609**	7,801
Trade payables	**58**	3,879
Other financial liabilities	**71**	2,724
Contract and refund liabilities	**25**	3,344
Other liabilities	**78**	1,504

In connection with the deconsolidation, **cash and cash equivalents** of €5,489 million were disposed of. This includes strengthening the liquidity and share capital of the Daimler Truck Group on the basis of contractual arrangements by way of a capital increase.

Assets and liabilities sold in 2022

If a sale within the next twelve months was highly probable, the corresponding assets and liabilities were reported as held for sale according to IFRS 5 as of 31 December 2021. The assets and liabilities held for sale shown in the Consolidated Statement of Financial Position at 31 December 2021 are shown in table D.12.

Scheduled depreciation and amortization and the equity-method measurement of the non-current assets classified as held for sale since 31 July 2021 are discontinued as of the date of classification.

The remaining financial services activities of the Daimler commercial vehicles business were sold to Daimler Truck Holding AG or its subsidiaries in 2022. At the Mercedes-Benz Mobility segment, assets of €3,191 million and liabilities of €746 million were disposed of.

In addition, in individual countries, investments in operating entities or business operations of the commercial vehicle business were sold to external third parties. Assets of €149 million and liabilities of €106 million, mainly from the Mercedes-Benz Cars segment, were disposed of.

The carrying amounts of derecognized consolidated assets and liabilities at the time of disposal are shown in table D.11.

The Group received €2,355 million from the (partially still preliminary) purchase prices, including the repayment of the existing intragroup financing liabilities of the companies and business activities within the Mercedes-Benz Group.

The valuation and sale of the Mercedes-Benz Mobility companies resulted in net expenses of €-184 million in 2022 which were reported in the reconciliation in the segment reporting. Income of €32 million was realized for the operating investments and business activities disposed of in the reporting year, in particular in the Mercedes-Benz Cars segment. In total, expenses from the realization of the currency reserve of €58 million were recognized.

D.12

Assets and liabilities of Daimler's commercial vehicle business held for sale

	At 31 December 2021
In millions of euros	
Equipment on operating leases	533
Receivables from financial services	2,228
Cash and cash equivalents	62
Other financial assets	179
Other assets	140
Assets held for sale	**3,142**
Financial liabilities	107
Other liabilities	62
Liabilities held for sale	**169**

Profit from discontinued operations in 2021

In 2021, continuing operations were presented in the Consolidated Statement of Income; the profit or loss from discontinued operations after tax was shown in a separate line after the profit from continuing operations. Eliminations from transactions between continuing and discontinued operations were allocated to discontinued operations in 2021. In the case of transfers of fixed assets, the elimination was assigned to the selling activity.

Profit/loss from discontinued operations after taxes comprised the profit/loss of the ongoing business activities of the discontinued operations and the gain from the spin-off and hive-down of the discontinued operations after directly related transaction costs. Table D.13 shows the composition of profit from discontinued operations after taxes.

Profit from the ongoing business activities of discontinued operations included income and expenses in connection with the assets and liabilities of the Daimler commercial vehicle business that were spun off in 2021 or are classified as held for sale. Expenses also included costs of €132 million attributable to profit from the ongoing business of discontinued operations in connection with the spin-off and hive-down. No amounts of other segments were included – in particular of Mercedes-Benz Mobility – as these operations do not constitute a separate significant business unit.

Income taxes were allocated to the taxable entity or in accordance with the applicable tax apportionment system. Income taxes of the ongoing business of discontinued operations essentially comprised the tax expenses on the pre-tax earnings of the foreign companies. Due to the applicable income-tax group, the domestic companies largely did not recognize any tax expense or benefit. The effective tax rate is 20.7%.

The **profit/loss from the disposal of discontinued operations** included the gain from the spin-off and hive-down of the assets and liabilities of the Daimler commercial vehicle business of €9,998 million, which was reduced by directly allocable transaction costs of €100 million and by recycling of an other comprehensive loss of €150 million. The loss from the spin-off and hive-down of the assets and liabilities of the Mercedes-Benz Mobility segment was reported in the other operating expense of continuing operations.

D.13

Profit/loss from discontinued operations after taxes

	2021
In millions of euros	
Revenue[1]	34,078
Functional costs	-31,404
Other operating income	10,342
Other operating expense	-189
Gains/losses on equity-method investments	144
Other financial income/expense	70
Earnings before interest and taxes (EBIT)	13,041
Interest income/expense	-77
Profit/loss from discontinued operations before taxes	12,964
Income taxes	-618
Profit/loss from discontinued operations after taxes	12,346
thereof profit/loss of the ongoing business of discontinued operations before taxes[2]	2,966
Income taxes	-614
thereof profit/loss of the ongoing business of discontinued operations after taxes	2,352
thereof gain on the spin-off and hive-down, after transaction costs	9,998
Income taxes	-4
thereof profit from discontinued operations after taxes	9,994

1 Revenue includes eliminations between continuing and discontinued operations. The revenue of the Daimler commercial vehicle business amounted to €36,219 million.
2 Contrary to the EBIT of the Daimler commercial vehicle business, the scheduled depreciation and the equity-method measurement were no longer included in the profit/loss from the ongoing business of discontinued operations before income taxes.

Consolidated Statement of Cash Flows for the year 2021

The Consolidated Statement of Cash Flows presented consolidated cash flows from continuing and discontinued operations for the prior-year period.

The cash flows from discontinued operations in 2021 were calculated as the difference between the consolidated cash flows from continuing and discontinued operations and the consolidated cash flows from continuing operations taking into account all elimination entries between continuing and discontinued operations in the discontinued operations.

Table D.14 shows the reconciliation of profit/loss before income taxes from continuing operations in the Consolidated Statement of Income to profit before income taxes from continuing and discontinued operations in the Consolidated Statement of Cash Flows.

The individual cash flows are presented in table D.15.

D.14

Reconciliation to profit/loss from continuing and discontinued operations before taxes

	2021
In millions of euros	
Profit from continuing operations before taxes	15,811
Profit/loss from discontinued operations before taxes	12,964
Profit from continuing and discontinued operations before taxes	28,775

D.15

Cash flow from continuing and discontinued operations

			2021
	Cash flow from discontinued operations	Cash flow from continuing operations	Cash flow total
In millions of euros			
Cash flow from operating activities	987	23,562	24,549
Cash flow from investing activities	3,548	-9,774	-6,226
Cash flow from financing activities	-744	-18,315	-19,059

4. Consolidated Group

Composition of the Group
Table D.16 shows the composition of the Group. A detailed list of the companies included in the Consolidated Financial Statements and of the equity investments of the Mercedes-Benz Group pursuant to Section 313 of the German Commercial Code (HGB) is provided in the statement of investments. Further information is provided in Note 42.

The aggregate totals in the statement of financial position of the subsidiaries, associated companies, joint ventures and joint operations accounted for at amortized cost whose business is non-active or of low volume and which are not material for the Group and the fair presentation of its profitability, liquidity and capital resources, and financial position would amount to approximately 1% of the Group's total assets; the aggregate revenue and the aggregate net profit would amount to approximately 1% of the Group's revenue and net profit.

Structured entities
The structured entities of the Group are rental companies, asset-backed-securities (ABS) companies and special funds. The purpose of the rental companies is primarily the acquisition, renting-out and management of assets. The ABS companies are primarily used for the Group's refinancing. The receivables transferred to structured entities usually results from the leasing and sales-financing business. Those entities refinance the purchase price by issuing securities. The special funds are set up in particular in order to diversify the capital-investment strategy.

At the reporting date, the Group has business relationships with 33 (2021: 34) controlled structured entities, of which all are fully consolidated. In addition, as in the previous year the Group has relationships with one non-controlled structured entity.

Acquisition of a 33.33% stake in ACC
On 22 March 2022 Mercedes-Benz AG signed an agreement with PSA Automobiles SA, Opel Automobile GmbH and Saft EV SAS to acquire a 33.33% stake in Automotive Cells Company SE (ACC) through a capital contribution of approximately €390 million. The Group also committed itself to the provision of further funds up to €410 million. The transaction was completed on 12 May 2022. The investment in the European battery cell manufacturer ACC was being made in order to advance the development and production of high-performance battery cells and modules in the course of the transformation to "Electric only". The shares in the joint venture ACC are included in the Consolidated Financial Statements using the equity method and are allocated to the Mercedes-Benz Cars segment.

Sale of retail activities
In December 2021, the contractual arrangements on the sale of the retail activities in Canada were concluded. The transaction became effective in February 2022 and the Group recognized other operating income of €514 million, which was mainly allocated to the Mercedes-Benz Cars segment. The cash inflow amounted to €608 million and was also mainly allocated to the Mercedes-Benz Cars segment. Parts of the purchase price were financed by Mercedes-Benz Financial Services in Canada and led to a cash outflow of €393 million at the Mercedes-Benz Mobility segment.

In addition, other retail activities in various countries were sold in 2022. The sales gave rise to a gain of €107 million and to cash inflows of €362 million, especially in the Mercedes-Benz Cars segment.

Sale of interests in Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.
In the fourth quarter of 2021, the Mercedes-Benz Group signed the contractual agreements with Motorsports Invest Ltd. and INEOS Industries Holdings Ltd. on the sale of shares of Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. Due to the entry into effect in the year 2021 of a part of the contractual arrangements that had been previously entered into, the Group had already reported expenses before taxes of €96 million in the other operating expenses, which were included in the Mercedes-Benz Cars segment, in the prior year.

With the remaining contractual arrangements coming into effect in January 2022, the Group lost control over Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. and is including its remaining 33.3% equity interest in the Consolidated Financial Statements using the equity method. The sale of the shares resulted in a gain of €385 million in the Mercedes-Benz Cars segment, which is presented in other operating income.

Foundation of the fuel-cell joint venture cellcentric
In November 2020, the Volvo Group and Daimler Truck AG signed a binding agreement on the establishment of a joint venture for fuel-cell activities.

Upon completion of the transaction in March 2021, profit before taxes of €1,215 million, of which €624 million was accounted for in particular by the remeasurement of the interest in cellcentric that was held by Mercedes-Benz Group at that time, and a cash inflow of €634 million were recognized. An income of €604 million was recognized in other operating income at the Mercedes-Benz Cars segment. The portion attributable to the Daimler Trucks & Buses segment reported at that point in time until spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicles business of €611 million was reported in profit/loss from discontinued operations.

D.16

Composition of the Group

	At 31 December	
	2022	2021
Consolidated subsidiaries	**262**	281
Germany	**48**	48
International	**214**	233
Unconsolidated subsidiaries	**64**	70
Germany	**27**	29
International	**37**	41
Joint operations accounted for using proportionate consolidation	**1**	1
Germany	**-**	**-**
International	**1**	1
Joint ventures accounted for using the equity method	**8**	9
Germany	**3**	4
International	**5**	5
Associated companies accounted for using the equity method	**11**	11
Germany	**4**	4
International	**7**	7
Joint operations, joint ventures, associated companies accounted for at (amortized) cost and substantial other investments recognized at fair value	**24**	24
Germany	**13**	12
International	**11**	12
Total	**370**	396

Discontinuation of business activities in Russia and intended sale of shares in the Russian subsidiaries
On 2 March 2022, the Mercedes-Benz Group decided to stop exporting cars and vans to Russia and to cease local production in Russia until further notice.

A degree of discretion has been exercised in the consideration and subsequent derivation of the effects of the sanctions and counter-sanctions on the business activities in Russia. The recognition and valuation of the assets and liabilities as a result of the discontinuation of the business activities in Russia, in particular the processing of existing transactions, resulted in expenses of around €0.7 billion in the automotive segments in 2022. Total expenses of around €0.2 billion resulted from the measurement of credit default risks and increased refinancing expenses in the segment Mercedes-Benz Mobility.
The bulk of the expenses is included in cost of sales.

At the end of October 2022, Mercedes-Benz Group signed contracts with the Russian car dealer Avtodom AO for the sale of the shares in the Russian subsidiaries.

The assets of approximately €1.2 billion and liabilities of around €1.2 billion in connection with the business activities in Russia reported in the Consolidated Statement of Financial Position of 31 December 2022 will be sold on completion of the transaction. These include financing liabilities to banks of around €0.4 billion. The Group has provided a global guarantee for these liabilities, which will expire on completion of the transaction.

Completion of the transaction is subject to authorities' approval, which have not yet been fully granted, and the implementation of the contractually agreed conditions.

The group expects a loss in the low hundreds of millions of euros range on the sale becoming effective. No significant effects are expected on the liquidity and capital resources.

The Group continuously monitors the sanctions to be complied with and the resulting consequences in order to limit risks to the profitability, cash flows and financial position to the greatest extent possible.

5. Revenue

Revenue disclosed in the Consolidated Statement of Income includes revenue from contracts with customers and other revenue not in the scope of IFRS 15.

Revenue from contracts with customers (revenue according to IFRS 15) is disaggregated by the two categories - type of products and services and geographical regions - and presented in table D.17. The category type of products and services corresponds to the reported segments.

Other revenue primarily comprises revenue from the rental and leasing business of €11,698 million (2021: €11,915 million), interest from the financial services business at Mercedes-Benz Mobility in an amount of €4,533 million (2021: €5,171 million) and effects from currency hedging. Interest from the financial services business includes financial income on the net investment in leases of €783 million (2021: €914 million).

Revenue according to IFRS 15 includes revenue that was included in contract liabilities at 31 December 2021 in an amount of €2,965 million (2021: €2,434 million) and revenue from performance obligations fully (or partially) satisfied in previous periods in an amount of €442 million (2021: €339 million).

Revenue related to performance obligations that were unsatisfied (or partially unsatisfied) by the end of the reporting period that is expected to be recognized within three years amounted to €6,437 million at 31 December 2022 (2021: €6,170 million). This revenue is mainly derived from long-term service and maintenance contracts and extended warranties. It does not include performance obligations from customer contracts that have initial expected durations of one year or less. The number of vehicles in the financial year, for which the expected original delivery time will exceed twelve months, was immaterial and are therefore not part of the disclosed amount. Long-term performance obligations of minor importance to the overall contract value of a bundled contract are not considered in assessing the initial duration of the bundled contract.

The increase in revenue was primarily due to the significantly improved pricing at the Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans segments.

The composition of the revenue in the Consolidated Statement of Income is shown by segment in table D.90 and by region in table D.94 in Note 35.

D.17

Revenue

In millions of euros	Mercedes-Benz Cars	Mercedes-Benz Vans	Mercedes-Benz Mobility	Total segments	Reconciliation[1]	Mercedes-Benz Group
2022						
Europe	**36,290**	**10,216**	**5,219**	**51,725**	**-3,146**	**48,579**
North America	**25,216**	**3,594**	**6,361**	**35,171**	**-82**	**35,089**
Asia	**42,996**	**1,091**	**136**	**44,223**	**-9**	**44,214**
Other markets	**5,722**	**1,599**	**80**	**7,401**	**-**	**7,401**
Revenue according to IFRS 15	**110,224**	**16,500**	**11,796**	**138,520**	**-3,237**	**135,283**
Other revenue	**1,377**	**717**	**15,158**	**17,252**	**-2,518**	**14,734**
Total revenue	**111,601**	**17,217**	**26,954**	**155,772**	**-5,755**	**150,017**

In millions of euros	Mercedes-Benz Cars	Mercedes-Benz Vans	Mercedes-Benz Mobility	Total segments	Reconciliation[1]	Mercedes-Benz Group
2021 [2]						
Europe	32,217	9,190	4,719	46,126	-2,822	43,304
North America	18,386	2,268	6,421	27,075	-33	27,042
Asia	36,832	956	191	37,979	-26	37,953
Other markets	7,104	1,463	120	8,687	179	8,866
Revenue according to IFRS 15	94,539	13,877	11,451	119,867	-2,702	117,165
Other revenue	2,173	858	16,490	19,521	-2,793	16,728
Total revenue	96,712	14,735	27,941	139,388	-5,495	133,893

1 The reconciliation includes eliminations of intra-Group revenues between the segments.
2 In 2021, the reconciliation includes the parts of Daimler's commercial vehicle business remaining in the Mercedes-Benz Group after the spin-off and hive-down which are not presented under discontinued operations (revenue according to IFRS 15: €438 million).

6. Functional costs

Cost of sales

Items included in cost of sales are shown in table D.18.

D.18

Cost of sales

In millions of euros	**2022**	2021
Expense of goods sold	**-100,385**	-88,942
Depreciation of equipment on operating leases	**-7,360**	-7,448
Refinancing costs at Mercedes-Benz Mobility	**-1,863**	-2,009
Impairment losses on receivables from financial services	**-536**	-188
Other cost of sales	**-5,853**	-4,631
	-115,997	-103,218

In 2022, the cost of sales were primarily affected by significantly increased raw-material prices, one-time expenses paid to suppliers and additional costs relating to inflation and supply chains.

The amortization expense of capitalized development costs in the amount of €2,052 million (2021: €1,945 million) is presented in expense of goods sold.

Selling expenses

In 2022, selling expenses amounted to €9,482 million (2021: €9,194 million). Selling expenses consist of direct selling costs as well as selling overhead expenses and comprise personnel expenses, material costs and other selling costs.

General administrative expenses

General administrative expenses amounted to €2,584 million in 2022 (2021: €2,808 million). They consist of expenses which are not attributable to production, sales or research and development functions, and include personnel expenses, depreciation and amortization of fixed and intangible assets, and other administrative costs.

Research and non-capitalized development costs

Research and non-capitalized development costs were €5,602 million in 2022 (2021: €5,467 million) and primarily comprise personnel expenses and material costs.

In all functional cost areas, there were effects due to expenses from cost-optimization programmes in connection with the measures agreed with the General Works Council of the former Daimler AG in December 2019 to reduce costs and reduce jobs in a socially responsible manner. Expenses of €140 million (2021: €436 million) were mainly attributable to the Mercedes-Benz Cars segment. Table D.19 provides an overview of the composition of these expenses.

D.19

Expenses associated with cost optimization programmes

In millions of euros	**2022**	2021
Cost of sales	**-107**	-259
Selling expenses	**-20**	-103
General administrative expenses	**-24**	-105
Research and non-capitalized development costs	**-11**	-82
	-162	-549

Personnel expenses and average number of employees

Personnel expenses included in the Consolidated Statement of Income for 2022 amounted to €16,501 million in 2022 (2021: €22,888 million for continuing and discontinued operations). Personnel expenses comprise wages and salaries in the amount of €13,684 million (2021: €18,528 million), social-security contributions in the amount of €2,239 million (2021: €3,357 million) and expenses from pension obligations in the amount of €578 million (2021: €1,003 million). The average numbers of people employed are shown in table D.20.

D.20

Average number of employees[1]

	2022	2021
Mercedes-Benz Cars[2]	**137,942**	141,052
Mercedes-Benz Vans	**19,247**	19,631
Mercedes-Benz Mobility	**9,724**	10,524
Daimler Trucks & Buses[3]	**-**	74,186
Central Functions & Services	**4,469**	5,375
	171,382	250,768

1 Average number for the active workforce. Average number for quarters 1-4.
2 Proportionally including 2,107 (2021: 2,299) employees from a proportionately consolidated company.
3 Until the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business reported segment Daimler Trucks & Buses; no employees are included in the fourth quarter 2021.

7. Other operating income and expense

The composition of **other operating income** is shown in table D.21.

D.21

Other operating income

In millions of euros	**2022**	2021
Income from costs recharged	**1,258**	1,310
Government grants	**63**	141
Gains on sales of property, plant and equipment	**771**	259
Rental income not relating to sales financing	**83**	76
Income from company transactions	**576**	631
Other miscellaneous income	**572**	471
	3,323	2,888

Income from costs recharged to third parties includes income from licenses and patents, as well as shipping costs and other costs recharged to third parties, with related expenses primarily within functional costs. See Note 38 for further information about the recharged costs to Daimler Trucks Holdings AG in 2022.

In 2022 and 2021, the use of short-time-work in Germany led to claims for reimbursement, which are included in other operating income from government grants.

In 2022 income from sale of retail activities in Canada, which is presented in other operating income and mainly allocated to the Mercedes-Benz Cars segment, amounts €514 million. It is included in gains on sales of property, plant and equipment. The sale of shares in Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. resulted in income of €385 million in the segment Mercedes-Benz Cars. It is included in income from company transactions. In the income from company transactions was included in 2021 the effect from the fuel-cell joint venture cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) with €604 million. For further information see Note 4.

The composition of **other operating expense** is shown in table D.22.

D.22

Other operating expense

In millions of euros	**2022**	2021
Losses on sales of property, plant and equipment	**-138**	-170
Spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business	**-184**	-782
Other miscellaneous expense	**-967**	-783
	-1,289	-1,735

In 2021 the higher other operating expenses are mainly due to the deconsolidation of assets and liabilities of the Mercedes-Benz Mobility segment in connection with the spin-off and hive-down of Daimler's commercial vehicle business of €782 million (including transaction costs of €32 million). Included in the year 2022 is an expense of €184 million from the fair-value measurement less transaction costs of the Mercedes-Benz Mobility disposal groups to the Daimler Truck Group.

Other miscellaneous expenses include, among other things, expenses in connection with ongoing governmental and court proceedings and measures taken relating to Mercedes-Benz diesel vehicles, expenses from hyperinflation accounting and other operating expenses passed on to third parties. In 2021, an expense of €96 million resulted from the effectiveness of parts of the contractual arrangements to sell shares in Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.

See Note 3 (Spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business) and 4 (Mercedes-Benz Grand Prix) for further information.

8. Other financial income/expense

Table D.23 shows the components of other financial income/expense, net.

D.23

Other financial income/expense, net

In millions of euros	**2022**	2021
Income and expense from compounding and effects from changes in discount rates of provisions for other risks	**545**	95
Miscellaneous other financial income/expense, net	**-205**	222
	340	317

In the current year, miscellaneous other financial income/expense, net primarily included expenses from the measurement of other financial assets while the prior-year period included in particular income in connection with the measurement of equity instruments at fair value.

9. Interest income and interest expense

Table D.24 shows the components of interest income and interest expense.

D.24

Interest income and interest expense

	2022	2021
In millions of euros		
Interest income		
Net interest income on the net assets of defined benefit pension plans	**12**	4
Interest and similar income	**261**	208
	273	212
Interest expense		
Net interest expense on the net obligation from defined benefit pension plans	**-60**	-54
Interest and similar expenses	**-367**	-375
	-427	-429

10. Income taxes

Table D.25 shows the components of income tax expense.

D.25

Components of income tax expense

	2022	2021
In millions of euros		
Current taxes	**-5,520**	-3,284
Deferred taxes	**25**	-1,477
	-5,495	-4,761

The current tax expense includes tax benefits recognized for prior periods at German and foreign companies of €504 million (2021: €286 million).

The composition of deferred taxes is shown in table D.26.

D.26

Composition of deferred taxes

	2022	2021
In millions of euros		
Deferred taxes due to temporary differences	**287**	-397
Deferred taxes due to tax-loss carryforwards and tax credits	**-262**	-1,080
	25	-1,477

For German companies, in 2022 and 2021, deferred taxes were calculated using a federal corporate income tax rate of 15%, a solidarity tax surcharge of 5.5% on each year's federal corporate income taxes, and a trade tax rate of 14%. In total, the tax rate applied for the calculation of German deferred taxes in both years amounted to 29.825%. For non-German companies, the deferred taxes at period-end were calculated using the tax rates of the respective countries.

Table D.27 shows a reconciliation of expected income-tax expense to actual income-tax expense. In order to determine the expected income-tax expense, the unchanged applicable German combined statutory tax rate of 29.825% is multiplied by the profit before taxes.

D.27

Reconciliation of expected income-tax expense to actual income-tax expense

	2022	2021
In millions of euros		
Expected income-tax expense	**-6,056**	-4,716
Foreign tax-rate differential	**311**	353
Trade tax-rate differential	**-22**	44
Tax-law changes	**87**	126
Change of unrecognized deferred tax assets including write-down of deferred tax assets	**3**	-307
Tax-free income and non-deductible expenses	**393**	208
Tax expense/income due to applicable income tax group with discontinued operations	**-**	-79
Other	**-211**	-390
Actual income-tax expense	**-5,495**	-4,761

The Group did not recognize the total amount of deferred tax assets in 2022 and 2021. The decrease compared with the previous year is due in particular to the expiry in 2021 of tax-loss carryforwards previously considered to be recoverable. This resulted in tax expenses and the non-recognition of deferred tax income. The respective amounts are included in the line item change of unrecognized deferred tax assets including write-down of deferred tax assets.

Tax-free income and non-deductible expenses include all reconciling items of foreign and German companies relating to tax-free income and non-deductible expenses, e.g. tax-free results of the equity-method investments. The increase compared to the prior year is, among other things, due to the effect from the non-deductible loss on the spin-off and hive-down of assets and liabilities of the Mercedes-Benz Mobility segment that was included in 2021.

The other items include, among other things, effects from withholding taxes on dividends, patents and licenses.

Deferred tax assets and deferred tax liabilities are offset if the deferred tax assets and liabilities relate to income taxes levied by the same taxation authority and if there is the right to set off current tax assets against current tax liabilities. In the presentation of deferred tax assets and liabilities in the Consolidated Statement of Financial Position, no difference is made between current and non-current. In the Consolidated Statement of Financial Position, deferred tax assets and liabilities are presented as shown in table D.28.

D.28

Deferred tax assets and liabilities

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Deferred tax assets	**3,725**	3,434
Deferred tax liabilities	**-6,910**	-4,488
Deferred tax assets/Deferred tax liabilities, net	**-3,185**	-1,054

In respect of each type of temporary difference and in respect of each type of unutilized tax-loss carryforwards and unutilized tax credits, the deferred tax assets and liabilities before offset are summarized in table D.29.

D.29

Split of deferred tax assets and liabilities before offset

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Intangible assets	**78**	58
Property, plant and equipment	**201**	184
Equipment on operating leases	**2,368**	2,329
Inventories	**1,326**	1,123
Receivables from financial services	**360**	361
Miscellaneous assets, mainly other financial assets	**4,615**	4,356
Tax-loss carryforwards and unused tax credits	**368**	662
Provisions for pensions and similar obligations	**178**	237
Other provisions	**802**	1,161
Liabilities	**2,369**	2,541
Deferred income	**359**	357
Miscellaneous liabilities	**-**	-
	13,024	13,369
Unrecognized deferred tax assets	**-214**	-263
thereof on temporary differences	**-23**	-41
thereof on tax-loss carryforwards and tax credits	**-191**	-222
Deferred tax assets, gross	**12,810**	13,106
Development costs	**-4,038**	-3,776
Other intangible assets	**-78**	-84
Property, plant and equipment	**-2,533**	-2,252
Equipment on operating leases	**-3,413**	-4,092
Inventories	**-29**	-28
Receivables from financial services	**-1,549**	-1,327
Miscellaneous assets	**-687**	-670
Provisions for pensions and similar obligations	**-2,940**	-1,385
Other provisions	**-221**	-215
Miscellaneous liabilities	**-507**	-331
Deferred tax liabilities, gross	**-15,995**	-14,160
Deferred tax assets/deferred tax liabilities, net	**-3,185**	-1,054

The development of deferred tax assets and deferred tax liabilities, net, is shown in table D.30.

D.30

Changes in deferred tax assets/deferred tax liabilities, net

In millions of euros	**2022**	2021
Deferred tax assets/deferred tax liabilities, net as of 1 January	**-1,054**	2,610
Deferred tax expense/benefit from continuing operations in the Consolidated Statement of Income	**25**	-1,477
Deferred tax expense/benefit from discontinued operations in the Consolidated Statement of Income	**-**	-1
Change in deferred tax assets/liabilities on equity instruments/debt instruments included in other comprehensive income/loss	**57**	-18
Change in deferred tax assets/liabilities on equity-method investments included in other comprehensive income/loss	**-156**	-
Change in deferred tax assets/liabilities on derivative financial instruments included in other comprehensive income/loss	**-688**	362
Change in deferred tax assets/liabilities on actuarial gains/losses from defined benefit pension plans included in other comprehensive income/loss	**-1,240**	-1,122
Disposed of deferred tax assets/liabilities of Daimler's commercial vehicle business	**-**	-1,243
Other changes[1]	**-129**	-165
Deferred tax assets/deferred tax liabilities, net as of 31 December	**-3,185**	-1,054

1 The other changes primarily relate to changes due to the effects of currency translation.

Taking into account the items recognized in other comprehensive income/loss (including items from equity-method investments), the expense for income taxes is comprised as shown in table D.31.

D.31

Tax expense in equity

In millions of euros	**2022**	2021
Income tax expense from continuing operations in the Consolidated Statement of Income	**-5,495**	-4,761
Income tax expense from discontinued operations in the Consolidated Statement of Income	**-**	-618
Income tax expense/benefit recognized in other reserves in Group equity	**-2,028**	-778
	-7,523	-6,157

In the Consolidated Statement of Financial Position, unrecognized deferred tax assets attributable mainly to foreign companies decreased by €49 million compared to 31 December 2021. This decrease is due in particular to adjustments to tax-loss carryforwards for previous years, especially as a result of expiration. This was partly offset by changes in foreign currency translation with no impact on profit and loss.

At 31 December 2022, unrecognized deferred tax assets in the Consolidated Statement of Financial Position relate, among other things, to corporate income-tax-loss carryforwards of €92 million. €4 million of unrecognized deferred tax assets relates to corporate income-tax-loss carryforwards which expire in 2023, €14 million relates to tax-loss carryforwards which expire at various dates from 2024 through 2027, €1 million relates to tax-loss carryforwards which expire at various dates from 2028 through 2042, and €73 million relates to tax-loss carryforwards which can be carried forward indefinitely.
A large proportion of the unrecognized deferred tax assets relates to tax-loss carryforwards for state and local taxes at the US companies as well as to temporary differences. The Mercedes-Benz Group believes that it is more likely than not that it will be unable to utilize those deferred tax assets.

The Group had tax losses in 2022 and prior years at several subsidiaries in a number of countries. After offsetting the deferred tax assets with deferred tax liabilities, the deferred tax assets recognized for those entities amounted to €4 million. The Mercedes-Benz Group believes it is more likely than not that future taxable income will be sufficient to allow utilization of these deferred tax assets. The Group's current estimate of the amount of deferred tax assets that is considered realizable may change in the future, necessitating higher or lower unrecognized deferred tax assets.

From the current perspective, the retained earnings of non-German subsidiaries are largely intended to be reinvested in those operations. The Group did not recognize deferred tax liabilities on retained earnings which are intended to be reinvested of non-German subsidiaries of €27,469 million (2021: €24,892 million). If those earnings were paid out as dividends, an amount of 5% would be taxed under German taxation rules and, if applicable, with non-German withholding tax. Additionally, further income-tax consequences might arise if the dividends first have to be distributed by a non-German subsidiary to a non-German holding company. Normally, the distribution would lead to an additional income-tax expense. Estimating the amount of taxable temporary differences for these undistributed foreign earnings would require a disproportionate effort.

The Group has various unresolved issues concerning open tax years with the tax authorities in a number of jurisdictions. The Mercedes-Benz Group believes that it has recognized adequate liabilities for any future income taxes that may be owed for all open tax years. Nevertheless, it cannot be ruled out that tax payments might exceed the liabilities recognized in the financial statements.

As a result of future adjudications or changes in the opinions of the fiscal authorities, it cannot be ruled out that the Mercedes-Benz Group might receive tax refunds for previous years. In particular, from 2012 to 2021, Mercedes-Benz Group AG incurred currency exchange rate-related losses from the financing of Group companies based abroad totalling €2.1 billion, which were compensated by corresponding hedging instruments. For the years until 2021, the German tax authorities consider that exchange rate-related losses from the financing of Group companies are generally not to be recognized, while the compensating profits from the hedging activities remain taxable. In 2021, the German Modernization of Corporate Income Tax Act stipulated that such exchange rate losses are generally deductible. However, this only applies from 2022 onwards. The Company does not share the legal opinion represented by the tax authorities for the years up to 2021. In the meantime, a lawsuit has also been filed with the Finance Court.

11. Intangible assets

Intangible assets developed as shown in table D.32.

At 31 December 2022, goodwill of €389 million (2021: €389 million) relates to the Mercedes-Benz Mobility segment, goodwill of €337 million (2021: €352 million) relates to the Mercedes-Benz Cars segment and goodwill of €23 million (2021: €23 million) relates to the Mercedes-Benz Vans segment.

Non-amortizable intangible assets primarily relate to goodwill and development costs for projects which have not yet been completed (carrying amount at 31 December 2022: €4,496 million; 2021: €4,201 million). In addition, other intangible assets with a carrying amount of €190 million (2021: €135 million) are not amortizable. These non-amortizable intangible assets are distribution rights in the vehicle segments with indefinite useful lives. The Group plans to continue to use these assets unchanged.

D.32

Intangible assets

In millions of euros	Goodwill (acquired)	Development costs (internally generated)[2]	Other intangible assets (acquired)	Total
Acquisition/manufacturing costs				
Balance at 1 January 2021	1,484	21,666	4,878	28,028
Additions	171	2,378	355	2,904
Reclassification to assets of the Daimler commercial vehicle business held for distribution or sale	**-787**	**-2,770**	**-1,009**	**-4,566**
Disposals	-	-2,118	-347	-2,465
Other changes[1]	26	-1	-2	23
Balance at 31 December 2021	894	19,155	3,875	23,924
Additions	**-**	**2,983**	**497**	**3,480**
Disposals	**-4**	**-360**	**-186**	**-550**
Other changes[1]	**-14**	**-45**	**10**	**-49**
Balance at 31 December 2022	**876**	**21,733**	**4,196**	**26,805**
Depreciation/impairment				
Balance at 1 January 2021	263	8,559	2,807	11,629
Additions	-	2,073	490	2,563
Reclassification to assets of the Daimler commercial vehicle business held for distribution or sale	**-139**	**-2,066**	**-682**	**-2,887**
Disposals	-	-2,106	-278	-2,384
Other changes[1]	6	-2	-6	-2
Balance at 31 December 2021	130	6,458	2,331	8,919
Additions	**-**	**2,061**	**348**	**2,409**
Disposals	**-1**	**-317**	**-68**	**-386**
Other changes[1]	**-2**	**-6**	**2**	**-6**
Balance at 31 December 2022	**127**	**8,196**	**2,613**	**10,936**
Carrying amount at 31 December 2021	764	12,697	1,544	15,005
Carrying amount at 31 December 2022	**749**	**13,537**	**1,583**	**15,869**

1 Primarily changes from currency translation.
2 Including capitalized borrowing costs on development costs of €79 million (2021: €45 million). Amortization amounted to €9 million (2021: €10 million).

The goodwill reported in 2021 in the line items reclassification to assets held for distribution or sale of the Daimler commercial vehicle business comprises the goodwill of the cash-generating units Daimler Trucks and Daimler Buses reported until spin-off and hive-down of Daimler's commercial vehicle business. In addition, parts of the goodwill of the cash-generating unit Mercedes-Benz Mobility are allocated, which were determined on the basis of relative values of the disposed of and remaining business operations. Before classification as held for sale or distribution, all assets and liabilities were measured in accordance with the applicable IFRS.

Table D.33 shows the line items of the Consolidated Statement of Income in which total amortization expense for intangible assets is included.

D.33

Amortisation expense for intangible assets in the Consolidated Statement of Income[1]

	2022	2021
In millions of euros		
Cost of sales	**2,265**	2,402
Selling expenses	**54**	53
General administrative expenses	**69**	75
Research and non-capitalised development costs	**21**	33
	2,409	2,563

1 The prior year includes the amortization of intangible assets of Daimler's commercial vehicle business until 31 July 2021.

12. Property, plant and equipment

Property, plant and equipment as shown in the Consolidated Statement of Financial Position with a carrying amount of €27,250 million (2021: €27,859 million) also includes right-of-use assets, that the Group received as lessee.

Property, plant and equipment, excluding right-of-use assets, developed as shown in table D.34.

In 2022, government grants of €96 million (2021: €69 million) were deducted from the carrying amount of property, plant and equipment.

D.34

Property, plant and equipment (excluding right-of-use assets)

In millions of euros	Land, land rights and buildings, including buildings on land owned by others	Technical equipment and machinery	Other equipment, factory and office equipment	Advance payments and construction in progress	Total
Acquisition/manufacturing costs					
Balance at 1 January 2021	19,968	28,662	34,273	3,906	86,809
Additions	164	640	1,424	1,802	4,030
Reclassifications	517	1,277	668	-2,462	-
Reclassification to assets of the Daimler commercial vehicle business held for distribution or sale	-4,821	-6,704	-6,934	-627	-19,086
Disposals	-282	-836	-1,394	-252	-2,764
Other changes[1]	-141	-221	357	-172	-177
Balance at 31 December 2021	15,405	22,818	28,394	2,195	68,812
Additions	**112**	**467**	**1,375**	**1,467**	**3,421**
Reclassifications	**165**	**893**	**972**	**-2,030**	**-**
Disposals	**-389**	**-984**	**-1,165**	**-130**	**-2,668**
Other changes[1]	**37**	**-23**	**122**	**15**	**151**
Balance at 31 December 2022	**15,330**	**23,171**	**29,698**	**1,517**	**69,716**
Depreciation/impairment					
Balance at 1 January 2021	9,647	18,588	26,815	223	55,273
Additions	418	1,657	1,638	2	3,715
Reclassifications	-	3	-3	-	-
Reclassification to assets of the Daimler commercial vehicle business held for distribution or sale	-2,415	-4,869	-5,375	-10	-12,669
Disposals	-179	-767	-1,223	-	-2,169
Other changes[1]	-291	-255	275	-215	-486
Balance at 31 December 2021	7,180	14,357	22,127	-	43,664
Additions	**331**	**1,498**	**1,637**	**18**	**3,484**
Reclassifications	**-**	**7**	**-7**	**-**	**-**
Disposals	**-117**	**-848**	**-1,024**	**-1**	**-1,990**
Other changes[1]	**-52**	**-13**	**99**	**-**	**34**
Balance at 31 December 2022	**7,342**	**15,001**	**22,832**	**17**	**45,192**
Carrying amount at 31 December 2021	8,225	8,461	6,267	2,195	25,148
Carrying amount at 31 December 2022	**7,988**	**8,170**	**6,866**	**1,500**	**24,524**

1 Primarily changes from currency translation. In 2021, there were opposing effects from the deconsolidation of property, plant and equipment at the segment Mercedes-Benz Cars, which was impaired in 2020. They amounted to approximately €1.0 billion before depreciation and impairment.

Table D.35 shows the composition of the right-of-use assets.

D.35

Right-of-use assets

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Land, land rights and buildings	**2,241**	2,320
Technical equipment and machinery	**451**	356
Other equipment, factory and office equipment	**34**	35
	2,726	2,711

The tables D.36, D.37 and D.38 show additional disclosures related to lessee accounting.

D.36

Additions and depreciation for right-of-use assets

	2022	2021
In millions of euros		
Additions to right-of-use assets	**923**	918
Depreciations for		
land, land rights and buildings	**482**	573
technical equipment and machinery	**134**	112
other equipment, factory and office equipment	**21**	30
	637	715

D.37

Expenses related to lessee accounting

	2022	2021
In millions of euros		
Interest expense from lease transactions	**54**	51
Expenses from short-term leases	**20**	31
Expenses from leases of low-value assets	**11**	14
Expenses from variable lease payments	**27**	15

D.38

Cash outflows related to lessee accounting

	2022	2021
In millions of euros		
Total cash outflow for lease contracts	**625**	868
Future cash outflows that are not reflected in the lease liabilities	**1,876**	608

Further information on lessee accounting is provided in Notes 1, 25 and 34.

13. Equipment on operating leases

The development of equipment on operating leases is shown in table D.39.

D.39

Equipment on operating leases

In millions of euros	
Acquisition/manufacturing costs	
Balance at 1 January 2021	62,604
Additions	20,265
Reclassification to assets of the Daimler commercial vehicle business held for distribution or sale	-6,748
Disposals	-21,864
Other changes[1]	3,350
Balance at 31 December 2021	57,607
Additions[2]	**17,263**
Disposals	**-20,200**
Other changes[1]	**1,356**
Balance at 31 December 2022	**56,026**
Depreciation/impairment	
Balance at 1 January 2021	15,052
Additions	8,073
Reclassification to assets of the Daimler commercial vehicle business held for distribution or sale	-2,479
Disposals	-8,040
Other changes[1]	530
Balance at 31 December 2021	13,136
Additions	**7,360**
Disposals	**-6,341**
Other changes[1]	**319**
Balance at 31 December 2022	**14,474**
Carrying amount at 31 December 2021	44,471
Carrying amount at 31 December 2022	**41,552**

1 Primarily changes from currency translation.
2 The additions include €6,718 million that were not acquired from external dealers.

The carrying amount of the equipment on operating leases includes leased right-of-use assets from recognized head leases with the Daimler Truck Group of €0.5 billion (2021: €1.1 billion).

At 31 December 2022, equipment on operating leases with a carrying amount of €9,663 million was pledged as security for liabilities from ABS transactions (2021: €12,915 million). These liabilities related to a securitization transaction of future lease payments on leased vehicles (see also Note 25).

Leasing payments

Future lease payments to the Mercedes-Benz Group for equipment on operating leases are due as presented in table D.40.

D.40

Maturity of undiscounted lease payments for equipment on operating leases

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Maturing		
Within one year	**7,307**	8,092
Between one and two years	**5,390**	5,343
Between two and three years	**2,170**	2,962
Between three and four years	**861**	1,167
Between four and five years	**222**	246
Later than five years	**122**	89
Total lease payments	**16,072**	17,899

14. Equity-method investments

Table D.41 shows the carrying amounts and profits/ losses from equity-method investments.

Table D.42 presents key figures on interests in associated companies accounted for using the equity method in the Group's Consolidated Financial Statements.

D.41

Summarized carrying amounts and gains/losses on equity-method investments

In millions of euros	Associated companies	Joint ventures	Total
At 31 December 2022			
Equity-method carrying amount[1]	**12,539**	**991**	**13,530**
Equity-method gains/losses[1]	**1,934**	**-202**	**1,732**
At 31 December 2021			
Equity-method carrying amount[1]	12,652	936	13,588
Equity-method gains/losses[1]	1,539	-187	1,352

1 Including investor-level adjustments.

D.42

Key figures on interests in associated companies accounted for using the equity method

In millions of euros	Daimler Truck[3]	BBAC	Others	Total
At 31 December 2022				
Equity interest (in %)	**30.0**	**49.0**	**-**	**-**
Stock-market price[1]	**7,149**	**-**	**-**	**-**
Equity-method carrying amount[2]	**8,199**	**2,973**	**1,367**	**12,539**
Equity-method gains/losses[2]	**226**	**1,711**	**-3**	**1,934**
At 31 December 2021				
Equity interest (in %)	35.0	49.0	-	-
Stock-market price[1]	9,301	-	-	-
Equity-method carrying amount[2]	8,762	2,753	1,137	12,652
Equity-method gains/losses[2]	-1	1,553	-13	1,539

1 Proportionate stock-market prices.
2 Including investor-level adjustments.
3 Figures for the equity-method gains/losses of Daimler Truck in the year 2021 are for the period of 10 December to 31 December 2021.

Associated companies

Daimler Truck

The Daimler Truck Group is one of the world's largest commercial vehicle manufacturers. Its product portfolio comprises light-, medium- and heavy-duty trucks, city buses and intercity buses, coaches and bus chassis. In addition financial services aligned to the product portfolio are offered. The investment is reported in the reconciliation of the reportable segments of the Group.

As of 31 December 2021, the Mercedes-Benz Group held a 35% stake in Daimler Truck Holding AG. In January 2022, about 5% of the shares of Daimler Truck Holding AG were transferred to Mercedes-Benz Pension Trust e.V. and contributed to the pension plan assets. As a result of this transaction, the shareholding in Daimler Truck for the equity-method inclusion declined to approximately 30% and thus the equity-method carrying amount decreased by €1,250 million.

The extraordinary contribution of €1,309 million into pension plan assets corresponded to the fair value of the contributed assets at the contribution date. The gain of €59 million from the contribution was not cash effective and is shown under gains/losses on equity-method investments, which are reported in the reconciliation.

Further information is provided in Notes 3 and 38.

BBAC

Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) produces and distributes Mercedes-Benz cars and spare parts in China. The investment and the proportionate share in the results of BBAC are allocated to the Mercedes-Benz Cars segment.

In the second quarter of 2022, the shareholders of BBAC resolved to pay out a dividend of €653 million for the second half of 2021. The distribution of a further dividend from financial year 2022 of €761 million was approved in the fourth quarter. The distributions correspondingly reduced the shareholding's carrying amount. The dividend payments caused a cash inflow of €1,431 million due to the exchange rate. In the previous year, two dividends totalling €1,533 million were resolved that led to a cash inflow of €1,523 million as a result of exchange rate effects.

The Mercedes-Benz Group plans to contribute additional equity of approximately €0.2 billion in accordance with the shareholding ratio at BBAC.

Other associated companies

Due to the business development of **BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor)**, the Group recognized an impairment of €120 million on the carrying amount of its investment in BAIC Motor in the fourth quarter of 2021. The expenses were included in the line item gains/losses on equity-method investments. The investment is reported in the reconciliation of the reportable segments of the Group.

In March 2021, Daimler Financial Services Investment Company LLC sold all its shares in **Via Transportation Inc.**, United States to external shareholders. The sale resulted in income before taxes of €89 million, which was reported in the line item gains/losses on equity-method investments, net. The company had been allocated to the Mercedes-Benz Mobility segment.

Table D.43 shows summarized aggregated financial information according to IFRS for the significant associated companies accounted for using the equity method after purchase price allocation, which was the basis for equity-method accounting in the Group's Consolidated Financial Statements.

D.43

Summarized IFRS financial information on significant associated companies accounted for using the equity method

	Daimler Truck[1]		BBAC[2]	
	2022	2021	**2022**	2021
In millions of euros				
Information on the statement of income				
Revenue	**50,945**	28,418	**24,820**	21,288
Profit/loss after taxes	**2,763**	2,265	**3,649**	3,205
Other comprehensive income/loss	**1,320**	1,196	**52**	-34
Total comprehensive income/loss	**4,083**	3,461	**3,701**	3,171
Information on the statement of financial position and reconciliation to the equity-method carrying amounts				
Non-current assets	**38,957**	33,561	**7,101**	7,179
Current assets	**32,371**	28,370	**9,361**	8,197
Non-current liabilities	**22,451**	17,962	**1,122**	1,112
Current liabilities	**21,150**	18,816	**8,592**	8,116
Equity (including non-controlling interests)	**27,727**	25,153	**6,748**	6,148
Equity (excluding non-controlling interests) attributable to the Group	**8,107**	8,579	**3,306**	3,013
Unrealized profit (-)/loss (+) on sales to/purchases from	**-**	-	**-332**	-258
Other reconciliation effects including equity-method goodwill and impairments on the investment	**92**	183	**-1**	-2
Equity-method carrying amount	**8,199**	8,762	**2,973**	2,753

1 Daimler Truck:
Figures for the statement of income relate to the period of 1 January to 31 December.
Figures for the statement of financial position and the reconciliation to the equity-method carrying amounts relate to the balance sheet date of 31 December and include investor level adjustments.

2 BBAC:
Figures for the statement of income relate to the period of 1 January to 31 December.
Figures for the statement of financial position and the reconciliation to the equity-method carrying amounts relate to the balance sheet date of 31 December and include investor level adjustments.

Joint ventures

The increase of the carrying amount of the joint ventures is mainly due to the completion of the acquisition of a 33.33% stake in **Automotive Cells Company SE (ACC)** in May 2022. Further information is provided in Note 4.

In the fourth quarter of 2021, the shareholders Daimler Greater China Ltd. and BYD Automotive Industry Co., Ltd (BYD) signed a contract on the structural realignment of the joint venture **Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd. (DENZA)**. In the first quarter of 2022 the Mercedes-Benz Group contributed additional equity of €0.1 billion to its investment in DENZA in accordance with its shareholding of 50% at that time. At 30 June 2022 the Group transferred 40% of the shares of DENZA to BYD. After the equity transfer, the Mercedes-Benz Group holds an equity interest of 10% while BYD holds 90%. Now DENZA is included in the Consolidated Financial Statements as equity instrument under IFRS 9. The company is allocated to the Mercedes-Benz Cars segment. The transaction has not had material effects on profitability, liquidity and capital resources and financial position.

Table D.44 shows summarized aggregated financial information for the other minor equity-method investments after purchase-price allocation and on a pro-rata basis.

Further information on equity-method investments is provided in Note 38.

D.44

Summarized aggregated financial information on minor equity-method investments

	Associated companies		Joint ventures	
	2022	2021	**2022**	2021
In millions of euros				
Summarized aggregated financial information (pro rata)				
Profit/loss after taxes	**13**	30	**-193**	-109
Other comprehensive income/loss	**-60**	38	**-**	3
Total comprehensive income/loss	**-47**	68	**-193**	-106

15. Receivables from financial services

Table D.45 shows the components of receivables from financial services.

Types of receivables
Receivables from sales financing with customers include receivables from credit financing for customers who purchased their vehicle either from a dealer or directly from the Mercedes-Benz Group.

Receivables from sales financing with dealers represent loans for floor financing programmes for vehicles purchased from the Mercedes-Benz Group. In addition, these receivables also relate to the financing of other assets that the dealers purchased from third parties, in particular used vehicles or property.

Receivables from finance-lease contracts consist of receivables from leasing contracts for which all substantial risks and rewards incidental to the leasing objects are transferred to the lessee.

All cash-flow effects attributable to receivables from financial services are presented within cash flow from operating activities in the Consolidated Statement of Cash Flows.

Table D.46 shows the maturities of the future contractual lease payments and the development of lease payments to the carrying amounts of receivables from finance-lease contracts.

In 2022, the Mercedes-Benz Group recognized a gain of €177 million (2021: €203 million) from the difference between the additions to receivables from finance-lease contracts and the carrying amounts of the underlying assets.

Loss allowances
The development of loss allowances for receivables from financial services due to expected credit losses is shown in table D.47.

The carrying amounts of receivables from financial services based on modified contracts that are shown in stages 2 and 3, amounted to €223 million at 31 December 2022 (2021: €392 million). In addition, carrying amounts of €135 million in connection with contractual modifications were reclassified at 31 December 2022 from stages 2 and 3 into stage 1 (2021: €210 million).

Credit risks
Information on credit risks included in receivables from financial services is shown in table D.48.

Longer overdue periods regularly lead to higher allowances.

At the beginning of the contracts, collaterals of usually at least 100% of the carrying amounts were agreed, which are backed by the vehicles based on the underlying contracts. Over the contract terms, the amounts of the collaterals are included in the calculation of the risk provisioning, so the net carrying amounts of the credit-impaired contracts are primarily backed by the underlying vehicles.

Further information on impairments, financial risks and types of risks is provided in Note 34.

At 31 December 2022, receivables from financial services with a carrying amount of €11,931 million (2021: €10,378 million) were pledged mostly as collateral for liabilities from ABS transactions (see also Note 25).

D.45

Receivables from financial services

	At 31 December 2022			At 31 December 2021		
	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
In millions of euros						
Sales financing with customers	**19,188**	**32,223**	**51,411**	18,463	32,055	50,518
Sales financing with dealers	**11,198**	**3,504**	**14,702**	7,726	2,432	10,158
Finance-lease contracts	**7,009**	**12,296**	**19,305**	7,327	12,117	19,444
Residual-value receivables	**439**	**890**	**1,329**	550	914	1,464
Gross carrying amount	**37,834**	**48,913**	**86,747**	34,066	47,518	81,584
Loss allowances	**-522**	**-676**	**-1,198**	-396	-563	-959
Net carrying amount	**37,312**	**48,237**	**85,549**	33,670	46,955	80,625

D.46

Development of the receivables from finance-lease contracts

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Contractual future lease payments	**17,426**	17,060
thereof due		
within one year	**6,527**	6,808
between one and two years	**5,168**	4,737
between two and three years	**2,699**	2,540
between three and four years	**1,776**	1,733
between four and five years	**1,044**	965
later than five years	**212**	277
Unguaranteed residual values	**3,663**	4,011
Gross investment	**21,089**	21,071
Unearned finance income	**-1,784**	-1,627
Gross carrying amount	**19,305**	19,444
Loss allowances	**-454**	-259
Net carrying amount	**18,851**	19,185

D.47

Development of loss allowances for receivables from financial services due to expected credit losses

In millions of euros	12-month expected credit loss (Stage 1)	Lifetime expected credit loss not credit impaired (Stage 2)	Lifetime expected credit loss credit impaired (Stage 3)	Total
Balance at 1 January 2021	453	254	891	1,598
Additions	204	46	253	503
Remeasurement changes	-47	68	318	339
Utilisation	-20	-18	-211	-249
Reversals	-275	-118	-419	-812
Transfer to stage 1	135	-89	-46	-
Transfer to stage 2	-34	59	-25	-
Transfer to stage 3	-5	-38	43	-
Assets of the Daimler commercial vehicle business held for distribution	-91	-33	-269	-393
Currency translation and other changes	19	11	21	51
Balance at 31 December 2021[1]	339	142	556	1,037
Additions	**158**	**39**	**215**	**412**
Remeasurement changes	**39**	**89**	**330**	**458**
Utilisation	**-2**	**-14**	**-104**	**-120**
Reversals	**-174**	**-58**	**-250**	**-482**
Transfer to stage 1	**61**	**-41**	**-20**	**-**
Transfer to stage 2	**-25**	**41**	**-16**	**-**
Transfer to stage 3	**-5**	**-25**	**30**	**-**
Currency translation and other changes	**-27**	**-3**	**-77**	**-107**
Balance at 31 December 2022	**364**	**170**	**664**	**1,198**

1 Including the part of the gross carrying amount that was reclassified to the “Assets held for sale“ item of the Consolidated Statement of Financial Position.

D.48

Credit risks included in receivables from financial services

In millions of euros	12-month expected credit loss (Stage 1)	Lifetime expected credit loss not credit impaired (Stage 2)	Lifetime expected credit loss credit impaired (Stage 3)	Total
At 31 December 2022				
Gross carrying amount	**80,852**	**4,277**	**1,618**	**86,747**
thereof				
not past due	**80,192**	**3,061**	**268**	**83,521**
past due 30 days and less	**631**	**537**	**239**	**1,407**
past due 31 to 60 days	**20**	**464**	**46**	**530**
past due 61 to 90 days	**9**	**215**	**42**	**266**
past due 91 to 180 days	**-**	**-**	**425**	**425**
past due more than 180 days	**-**	**-**	**598**	**598**
At 31 December 2021[1]				
Gross carrying amount	79,271	3,053	1,566	83,890
thereof				
not past due	78,742	2,033	353	81,128
past due 30 days and less	521	394	93	1,008
past due 31 to 60 days	8	430	54	492
past due 61 to 90 days	-	194	50	244
past due 91 to 180 days	-	2	368	370
past due more than 180 days	-	-	648	648

1 Including the part of the gross carrying amount that was reclassified to the “Assets held for sale“ item of the Consolidated Statement of Financial Position.

16. Marketable debt securities and similar investments

The marketable debt securities and similar investments with a carrying amount of €7,060 million (2021: €7,579 million) are part of the Group's liquidity management and comprise financial instruments recognized at fair value through other comprehensive income, at fair value through profit or loss, or at amortized cost.

When a short-term liquidity requirement is covered with quoted securities, those securities are presented as current assets.

At 31 December 2022, the Group held marketable debt securities and similar investments in the amount of €0.1 billion (2021: €0.4 billion) which can be used as collateral for open-market transactions with the Deutsche Bundesbank.

Further information on marketable debt securities and similar investments is provided in Note 33.

17. Other financial assets

The line item other financial assets presented in the Consolidated Statement of Financial Position is comprised as shown in table D.49.

Other financial assets recognized at fair value through profit or loss relate exclusively to derivative financial instruments which are not used in hedge accounting.

At 31 December 2022, other financial assets included receivables with a carrying amount of €461 million (2021: €908 million) that were pledged as collateral for liabilities.

Further information on other financial assets is provided in Note 33.

D.49

Other financial assets

	At 31 December 2022			At 31 December 2021		
	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
In millions of euros						
Equity instruments and debt instruments	**-**	**1,439**	**1,439**	-	1,576	1,576
recognized at fair value through other comprehensive income	**-**	**768**	**768**	-	911	911
recognized at fair value through profit or loss	**-**	**671**	**671**	-	665	665
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**468**	**1,995**	**2,463**	128	892	1,020
Other financial assets recognized at fair value through profit or loss	**442**	**142**	**584**	38	23	61
Other receivables and miscellaneous other financial assets	**2,543**	**902**	**3,445**	2,913	690	3,603
	3,453	**4,478**	**7,931**	3,079	3,181	6,260

18. Other assets

Non-financial other assets are comprised as shown in table D.50.

Other expected reimbursements predominantly relate to recovery claims against our suppliers in connection with issued product warranties.

D.50

Other assets

	At 31 December 2022			At 31 December 2021		
	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
In millions of euros						
Reimbursements due to income tax refunds	**577**	**402**	**979**	591	398	989
Reimbursements due to other tax refunds	**2,509**	**37**	**2,546**	2,282	40	2,322
Other expected reimbursements	**174**	**153**	**327**	187	155	342
Prepaid expenses	**451**	**83**	**534**	445	121	566
Asset from defined benefit pension plans	**-**	**738**	**738**	-	608	608
Other	**761**	**264**	**1,025**	568	214	782
	4,472	**1,677**	**6,149**	4,073	1,536	5,609

19. Inventories

Inventories are comprised as shown in table D.51.

D.51

Inventories

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Raw materials and manufacturing supplies	**2,909**	2,488
Work in progress	**3,491**	3,969
Finished goods, spare parts and products held for resale	**19,058**	14,829
Advance payments to suppliers	**163**	180
	25,621	21,466

Inventories increased significantly compared to 31 December 2021 as a result of high levels of inventory intended for delivery.

The amount of write-down of inventories to net realizable value recognized as an expense in cost of sales was €543 million in 2022 (2021: €231 million). Inventories that are expected to be recovered or settled after more than twelve months amounted to €724 million at 31 December 2022 (2021: €755 million) and are primarily spare parts.

To secure obligations from partial retirement and long-term working accounts, a number of company cars and demonstration vehicles included in inventories of Mercedes-Benz AG in the amount of €854 million is pledged as collateral to Mercedes-Benz Pension Trust e.V. as of 31 December 2022 (2021: €791 million).

20. Trade receivables

Trade receivables are comprised as shown in table D.52.

D.52

Trade receivables

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Gross carrying amount	**8,290**	7,818
Loss allowances	**-190**	-145
Net carrying amount	**8,100**	7,673

At 31 December 2022, €48 million of the trade receivables mature after more than one year (2021: €32 million).

Trade receivables are primarily receivables from contracts with customers within the scope of IFRS 15.

Loss allowances

The development of loss allowances due to expected credit losses for trade receivables is shown in table D.53.

D.53

Development of loss allowances for trade receivables due to expected credit losses

	Lifetime expected credit loss		Total
	not credit impaired (Stage 2)	credit impaired (Stage 3)	
In millions of euros			
Balance at 1 January 2021	101	123	224
Additions	17	44	61
Remeasurement changes	-	6	6
Utilisation	-15	-14	-29
Reversals	-19	-46	-65
Transfer to stage 2	-4	4	-
Transfer to stage 3	-	-	-
Assets of the Daimler commercial vehicle business held for distribution	-26	-28	-54
Currency translation and other effects	2	-	2
Balance at 31 December 2021	56	89	145
Additions	**32**	**87**	**119**
Remeasurement changes	**2**	**6**	**8**
Utilisation	**-4**	**-21**	**-25**
Reversals	**-16**	**-38**	**-54**
Transfer to stage 2	**-**	**-**	**-**
Transfer to stage 3	**-4**	**4**	**-**
Currency translation and other effects	**4**	**-7**	**-3**
Balance at 31 December 2022	**70**	**120**	**190**

Credit risks

Information on credit risks included in trade receivables is shown in table D.54.

D.54

Credit risks included in trade receivables

	Lifetime expected credit loss		Total
	not credit impaired (Stage 2)	credit impaired (Stage 3)	
In millions of euros			
At 31 December 2022			
Gross carrying amount	**7,923**	**367**	**8,290**
thereof			
not past due	**6,691**	**41**	**6,732**
past due 30 days and less	**659**	**5**	**664**
past due 31 to 60 days	**224**	**-**	**224**
past due 61 to 90 days	**108**	**-**	**108**
past due 91 to 180 days	**108**	**39**	**147**
past due more than 180 days	**133**	**282**	**415**
At 31 December 2021[1]			
Gross carrying amount	7,731	117	7,848
thereof			
not past due	6,788	2	6,790
past due 30 days and less	566	1	567
past due 31 to 60 days	102	-	102
past due 61 to 90 days	36	1	37
past due 91 to 180 days	56	36	92
past due more than 180 days	183	77	260

1 Including the part of allowances that was reclassified to the “Assets held for sale“ item of the Consolidated Statement of Financial Position.

Further information on financial risk and types of risk is provided in Note 34.

21. Equity

The Consolidated Statement of Changes in Equity is shown in D.05.

Share capital
The share capital (authorized capital) is divided into no-par-value shares. All shares are fully paid up. Each no-par-value share confers the right to one vote at the Annual General Meeting of Mercedes-Benz Group AG and, if applicable, with the exception of any new shares potentially not entitled to dividends, to an equal portion of the profits as defined by the dividend distribution decided upon at the Annual General Meeting. Each share represents a proportionate amount of approximately €2.87 of the share capital.

Since 1 January 2021, there has been no change in the number of shares outstanding/issued. The number at 31 December 2022 is 1,070 million, unchanged from 31 December 2021.

Approved capital
The Annual General Meeting held on 5 April 2018 authorized the Board of Management, with the consent of the Supervisory Board, to increase the share capital of Mercedes-Benz Group AG in the period until 4 April 2023, by a total of €1.0 billion in one lump sum or by separate partial amounts at different times by issuing new, registered no-par-value shares in exchange for cash and/or non-cash contributions (Approved Capital 2018). The new shares are generally to be offered to the shareholders for subscription (also by way of indirect subscription pursuant to Section 186 Subsection 5 Sentence 1 of the German Stock Corporation Act (AktG)). The Board of Management was also authorized, among other things, with the consent of the Supervisory Board to exclude shareholders' subscription rights under certain conditions and within defined limits.

Approved Capital 2018 has not yet been utilized.

Conditional capital
By resolution of the Annual General Meeting on 8 July 2020, the Board of Management is authorized, with the consent of the Supervisory Board, until 7 July 2025 to issue convertible and/or warrant bonds or a combination of these instruments ("bonds") with a total face value of up to €10.0 billion and a maturity of no more than ten years. The Board of Management is allowed to grant the holders of these bonds conversion or warrant rights for new registered no-par-value shares in Mercedes-Benz Group AG with an allocable portion of the share capital of up to €500 million in accordance with the details defined in the terms and conditions of the bonds. The bonds can be offered in exchange for cash and/or non-cash contributions, in particular for shares in other companies. The terms and conditions of the bonds can include warranty obligations or conversion obligations. The bonds can be issued once or several times, wholly or in instalments, or simultaneously in various tranches as well as by subsidiaries of the Company within the meaning of Sections 15 et seq. of the German Stock Corporation Act (AktG). Among other things, the Board of Management is authorized with the consent of the Supervisory Board to exclude shareholders' subscription rights for the bonds under certain conditions and within defined constraints.

In order to fulfil the conditions of the above-mentioned authorization, the Annual General Meeting on 8 July 2020 also resolved to increase the share capital conditionally by an amount of up to €500 million (Conditional Capital 2020).

No use was made of this authorization to issue convertible and/or warrant bonds in the reporting period.

Treasury shares
By resolution of the Annual General Meeting on 8 July 2020, the Board of Management is authorized, with the consent of the Supervisory Board, until 7 July 2025 to acquire treasury shares in a volume up to 10% of the share capital issued as of the day of the resolution or — if this is lower — of the share capital existing at the time of the authorization being exercized, to be used for all permissible purposes. The shares can be used, among other things, with the exclusion of shareholders' subscription rights, for business combinations or to acquire companies or to be sold to third parties for cash at a price that is not significantly lower than the stock-exchange price of the Company's shares. The acquired shares can also be used to fulfil obligations from issued convertible bonds and/or bonds with warrants and to be issued to employees of the Company and employees and board members of the Company's subsidiaries pursuant to Sections 15 et seq. of the German Stock Corporation Act (AktG). The treasury shares can also be cancelled.

In a volume up to 5% of the share capital issued as of the day of the resolution of the Annual General Meeting, the Board of Management is authorized, with the consent of the Supervisory Board, to acquire treasury shares also by using derivatives (put options, call options, forward purchases or a combination of these instruments), whereby the term of a derivative must not exceed 18 months and must not end later than 7 July 2025.

On the basis of the aforementioned authorization, the Board of Management, with the approval of the Supervisory Board, resolved a share buyback programme on 16 February 2023. Beginning on 3 March 2023, own shares worth up to €4 billion (not including incidental costs) are intended to be acquired on the stock exchange over a period of up to two years and shall subsequently be cancelled. Mercedes-Benz Group AG has separately agreed with Beijing Automotive Group Co., Ltd. and Geely Group that they will each keep their shareholdings in Mercedes-Benz Group AG below ten percent by divesting their shares on a pro-rata basis concurrently with the share buyback programme.

Employee share purchase plan
In the first quarter of 2022, as in the previous year, Mercedes-Benz Group AG purchased 0.7 million Mercedes-Benz shares for the employee share purchase plan pursuant to Section 71 Subsection 1 No. 2, of the German Stock Corporation Act (AktG). The purchase was carried out without utilizing the authorization to acquire treasury shares granted by the Annual General Meeting on 8 July 2020. The shares, which were reissued to employees, were purchased for a price of €48 million and represented €1.9 million or 0.06% of the share capital (2021: 0.7 million Mercedes-Benz shares representing €1.9 million or 0.06% of the share capital were purchased for a price of €48 million).

Capital reserves
Capital reserves primarily comprise premiums arising on the issue of shares as well as expenses relating to the exercize of the up to 2014 exercizable stock option plans and the issue of employee shares, effects from changes in ownership interests in consolidated entities and directly attributable related transaction costs.

Retained earnings
Retained earnings comprise the accumulated net profits and losses of all companies included in Mercedes-Benz Group's Consolidated Financial Statements, less any profits distributed. In addition, the effects of remeasuring defined benefit plans as well as the related deferred taxes are presented within retained earnings.

Dividend
Under the German Stock Corporation Act (AktG), the dividend is paid out of the distributable profit reported in the Annual Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG (parent company only) in accordance with the German Commercial Code (HGB). For the year ended 31 December 2022, the management will propose to the shareholders at the Annual General Meeting the payment of €5,563 million of the distributable profit of Mercedes-Benz Group AG as a dividend to the shareholders, equivalent to €5.20 per no-par-value share entitled to a dividend (2021: €5,349 million and €5.00 per no-par-value share entitled to a dividend). As the dividend resolution for 2021 at the Annual General Meeting followed the proposal €5,349 million, equivalent to €5.00 per no-par-value share have been paid out as a dividend to the shareholders in 2022.

Other reserves
Other reserves comprise accumulated unrealized gains/losses from currency translation of the financial statements of the consolidated foreign companies and accumulated unrealized gains/losses on financial assets, derivative financial instruments and equity-method investments.

Table D.02 shows the details of changes in other reserves in other comprehensive income/loss.

22. Share-based payment

At 31 December 2022, the Group has the 2019-2022 Performance Phantom Share Plans (PPSP) outstanding. As instruments of share-based payment with cash settlement, the PPSP are measured at their fair values on the balance sheet date. They are paid out at the end of their contractually defined periods; an earlier, proportionate payout is only possible under certain conditions when a beneficiary leaves the company. PPSP 2018 was paid out as planned in the first quarter of 2022.

Moreover, 50% of the annual bonus of the members of the Board of Management is paid out after a waiting period of one year. The actual payout is determined by the development of Mercedes-Benz Group shares compared to an automobile-related index (Auto-STOXX). The fair value of this medium-term annual bonus, which depends on that development, is measured by using the intrinsic value at the reporting date.

The pre-tax effects of share-based payment arrangements for the executives of the Group and the members of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG on the Consolidated Statement of Income and Consolidated Statement of Financial Position are shown in table D.55.

The details shown in table D.55 do not represent any paid or committed remuneration, but refer to expenses calculated according to IFRS.

D.55

Effects of share-based payment from continuing operations

	Expense		Provision At 31 December	
	2022	2021	**2022**	2021
In millions of euros				
PPSP	**-233**	-427	**654**	515
thereof PPSP of the members of the Board of Management	**-17**	-20	**43**	28
Medium-term component of annual bonus of the members of the Board of Management	**-8**	-7	**15**	12
	-241	-434	**669**	527

Performance Phantom Share Plans

In 2022, as in previous years, the Group issued a Performance Phantom Share Plan (PPSP), under which eligible board members and employees of the Mercedes-Benz Group are granted phantom shares entitling them to receive cash payments after four years. During the four-year period between the allocation of the preliminary phantom shares and the payout of the plan after the end of the term, the phantom shares earn a dividend equivalent to the amount of the actual dividend paid on real Mercedes-Benz Group shares in the respective year. The amount of cash paid after the end of the holding period is based on the final number of vested phantom shares (determined after three years according to the degree of target achievement of specific performance indicators) multiplied by the quoted price of the Mercedes-Benz Group's ordinary shares (calculated as an average price over a specified period after the end of the four-year plan period). The vesting period is therefore four years. For the existing plans, the quoted price of the phantom shares to be used for the payout is limited to 2.5 times the phantom share price at the date of grant. Furthermore, the payout for the members of the Board of Management is also limited to 2.5 times the allotment value used to determine the preliminary number of phantom shares. The limitation of the payout for the members of the Board of Management also includes the dividend equivalents.

For the issued PPSP plans, the degree of target achievement is determined on the basis of the relative share performance, which measures the performance development of the Mercedes-Benz Group share compared with the development of a performance index based on a group of competitors including the Mercedes-Benz Group, and the return on sales (RoS) of the Mercedes-Benz Group compared with the average revenue-weighted RoS of a group of competitors.

Special rules apply for the members of the Board of Management: the Mercedes-Benz Group's RoS must be not only equal to but higher than that of the competitors in order to obtain the same target achievement as the other plan participants. Furthermore, an additional limit on target achievement was agreed upon for the reference parameter RoS for the members of the Board of Management. In the case of target achievement between 195% and 200%, an additional comparison is made on the basis of the RoS achieved in absolute terms. If the actual RoS for the automotive business is below the strategic target in the third year of the performance period, target achievement is limited to 195%.

The Group recognizes a provision for awarding the PPSP in the Provisions for other risks in the Consolidated Statement of Financial Position. Since payment per vested phantom share depends on the quoted price of Mercedes-Benz Group AG's share, that quoted price essentially represents the fair value of each phantom share at the balance sheet date. The proportionate remuneration expenses from the PPSP recognized in the individual years are measured based on the price of Mercedes-Benz Group AG shares and the estimated target achievement.

With the completion of the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business in 2021, the outstanding PPSP plans were continued as Group-specific plans. In this context, the plan conditions for the PPSP 2019 to PPSP 2021 plans that are still outstanding have been adjusted in 2021.

In the case that participants have been transferred from a company of the Mercedes-Benz Group to a company of Daimler Truck Group or vice versa, the provision has also been transferred against a compensation payment to the extent possible. The PPSP is ultimately paid out by the new employer company. In the case that the provision could not be transferred, a reimbursement agreement is in place for the portion of the PPSP that was earned in a company of the respective other group prior to the spin-off.

23. Pensions and similar obligations

Commitments specific to various countries for defined benefit pension plans and defined contribution pension commitments exist at the Mercedes-Benz Group.

Furthermore, certain foreign subsidiaries, mainly in the United States, provide their employees with post-employment healthcare benefits with defined entitlements, which have to be accounted for as defined benefit plans.

Table D.56 shows the composition of provisions for pensions and similar obligations.

D.56

Composition of provisions for pensions and similar obligations

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Provision for pension benefits	**683**	4,914
Provision for post-employment healthcare benefits	**338**	445
	1,021	5,359

Defined benefit pension plans

Provisions for pension obligations are made for defined benefit pension commitments to active and former employees of the Mercedes-Benz Group and their survivors. The defined benefit pension plans provided by the Group generally vary according to the economic, tax and legal circumstances of the country concerned. Most of the defined benefit pension commitments also provide benefits in the case of invalidity and death.

The Group's main pension plans are described below.

Pension plans and pension plan assets

Most employees in Germany have defined benefit pension commitments; most of the pension plans for the active workforce are based on individual retirement benefit accounts, to which the Company makes annual contributions. The amount of the contributions for non-exempt employees depends on the tariff classification in the respective year or on their respective income; for executives it depends on their respective income. For the commitments to retirement benefits made prior to 2011, the contributions continue to be converted into capital components and credited to the individual pension accounts with the application of fixed factors related to each employee's age. The conversion factors include a fixed value increase. For the commitments to retirement benefits made as of 2011, the Company guarantees at a minimum the value of the contributions paid into a cash-balance plan. Pension payments are made either as a life annuity, twelve annual instalments, or a single lump sum.

In addition, previously concluded defined benefit plans exist which primarily depend on employees' wage-tariff classification upon transition into the benefit phase and which foresee a life annuity.

As well as the employer-financed pension plans granted by German companies, the employees of some companies are also offered various earnings-conversion models.

Most of the pension obligations in Germany relating to defined benefit pension commitments are funded by investment funds. Contractual trust arrangements (CTA) exist between Mercedes-Benz Group AG as well as some subsidiaries in Germany and the Mercedes-Benz Pension Trust e.V. The Mercedes-Benz Pension Trust e.V. acts as a collateral trust fund.

In 2018, Mercedes-Benz Group AG transferred certain defined benefit obligations and plan assets of retired employees and their survivors to Mercedes-Benz Pensionsfonds AG (previously Daimler Pensionsfonds AG; pension fund). These benefits are administrated by that non-insurance-like pension fund, which falls under the scope of the Act on the Supervision of Insurance Undertakings and is therefore subject to the oversight of the Federal Financial Supervisory Agency (BaFin). Insofar as in the future, BaFin rules that a deficit has occurred in the pension fund, a supplementary contribution will be required from Mercedes-Benz Group AG.

In Germany, there are normally no statutory or regulatory minimum funding requirements.

Outside Germany, there are plans relating to final salaries as well as plans relating to salary-based components. Most of the obligations outside Germany from defined benefit pension commitments are funded by investment funds.

The funded status of pension obligations with the split between German and international plans is shown in table D.57.

D.57

Development of funded status

			2022			2021
	Total	Germany	International	Total	Germany	International
In millions of euros						
Present value of the defined benefit obligations	**20,444**	**19,137**	**1,307**	28,504	26,580	1,924
Fair value of plan assets	**20,526**	**19,268**	**1,258**	24,212	22,392	1,820
Funded status	**82**	**131**	**-49**	-4,292	-4,188	-104
Actuarial loss due to asset ceiling	**-27**	**-**	**-27**	-14	-	-14
Net defined benefit liability	**55**	**131**	**-76**	-4,306	-4,188	-118
thereof recognized in Other assets	**738**	**609**	**129**	608	469	139
thereof recognized in Provisions for pensions and similar obligations	**-683**	**-478**	**-205**	-4,914	-4,657	-257

Risks from defined benefit pension plans and pension plan assets

The general requirements with regard to retirement benefit models are included in policies with Group-wide validity. Accordingly, the committed benefits are intended to contribute to additional financial security during retirement, and in the case of death or invalidity to be capable of being planned and fulfilled by the respective company of the Group and to have a low-risk structure. In addition, a committee exists that approves new pension plans and amendments to existing pension plans as well as policies relating to company retirement benefits.

The obligations from defined benefit pension commitments and the pension plan assets can be subject to fluctuations over time. This can have a negative or a positive effect on the funded status. Fluctuations in the defined benefit pension obligations result at the Mercedes-Benz Group in particular from changes in financial assumptions such as discount rates and increases in the cost of living, but also from changes in demographic assumptions such as adjusted life expectancies. With most of the German plans, expected long-term wage and salary increases do not have an impact on the amount of the obligation.

The fair value of the plan assets is predominantly determined by the situation on the capital markets. Unfavourable developments, especially of equity prices and fixed-interest securities, could reduce that fair value. The diversification of investment funds, the engagement of asset managers using quantitative and qualitative analyses, and the continual monitoring of performance and risk help to reduce the associated investment risk.
As long as the commitments of the defined benefit pension plans remain overfunded by the plan assets, the Mercedes-Benz Group will only make additional pension contributions when legally and economically necessary.

As a general principle, it is the Group's objective to design new pension commitments as defined benefit plans based on capital components or on contributions, or as defined contribution plans.

Reconciliation of the net obligation from defined benefit obligations

The development of the present value of the defined benefit obligations and of the fair value of plan assets is shown in table D.58. The development in 2021 includes effects of the Daimler commercial vehicle business until the date of deconsolidation and presents continuing and discontinued operations.

Composition of plan assets

Plan assets are used solely to fulfil pension obligations and to cover the administration costs of the plan assets. The composition of the Group's pension plan assets is shown in table D.59.

Market prices are usually available for equity instruments and bonds due to their listing in active markets. Most of the bonds have investment grade ratings. They include government bonds of very good creditworthiness.

The investment strategy is reviewed regularly and adjusted if deemed necessary. The investment strategy is determined by Investment-Committees, which are generally composed of representatives of the Finance and Human Resources departments. The investment strategy for the pension plan assets is generally oriented towards the structure of the pension obligations.

D.58

Present value of the defined benefit obligations and fair value of the plan assets

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Present value of the defined benefit obligations at 1 January	**28,504**	39,846
Current service cost	**522**	823
Interest cost	**324**	258
Contributions by plan participants	**41**	31
Actuarial gains (-)/losses from changes in demographic assumptions	**-50**	-14
Actuarial gains (-)/losses from changes in financial assumptions	**-7,860**	-3,604
Actuarial gains (-)/losses	**-7,910**	-3,618
Past service cost, curtailments and settlements	**-1**	7
Pension benefits paid	**-933**	-1,077
Reduction of the present value of the defined benefit obligations resulting from the spin-off of Daimler's commercial vehicle business	**-**	-8,094
Currency exchange-rate changes and other changes	**-103**	328
Present value of the defined benefit obligations at 31 December	**20,444**	28,504
Fair value of plan assets at 1 January	**24,212**	28,870
Interest income from plan assets	**291**	188
Actuarial gains/ losses (-)	**-4,507**	1,055
Actual profit/loss on plan assets	**-4,216**	1,243
Contributions by the employer	**1,448**	852
Contributions by plan participants	**40**	30
Pension benefits paid	**-890**	-1,014
Reduction of the fair value of plan assets resulting from the spin-off of Daimler's commercial vehicle business	**-**	-6,097
Currency exchange-rate changes and other changes	**-68**	328
Fair value of plan assets at 31 December	**20,526**	24,212

D.59

Composition of plan assets

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Equity instruments[1]	**6,733**	7,124
Government bonds	**2,569**	4,219
Corporate bonds	**8,588**	10,221
Securitized bonds	**140**	183
Bonds	**11,297**	14,623
Other exchange-traded instruments	**106**	22
Exchange-traded instruments	**18,136**	21,769
Alternative investments and other non-exchange-traded instruments	**609**	592
Real estate	**642**	570
Cash and cash equivalents	**1,139**	1,281
Non-exchange-traded instruments	**2,390**	2,443
Fair value of plan assets	**20,526**	24,212

1 Including the shares in Nissan in the amount of €434 million (2021: €665 million).

Pension costs

The components of pension costs included in the Consolidated Statement of Income are shown in table D.60. In 2021, it encompassed the pension costs for continuing operations.

D.60

Pension costs

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Current service cost	**-522**	-604
Past service cost, curtailments and settlements	**1**	-9
Net interest expense	**-45**	-41
Net interest income	**12**	4
	-554	-650

Measurement assumptions

The measurement date for the defined benefit pension obligations and plan assets is generally 31 December. The measurement date for the periodic pension cost is generally 1 January. The assumptions used to calculate the defined benefit obligations vary according to the economic conditions of the countries in which the pension plans are situated.

Calculation of the defined benefit obligations uses life expectancy for the German plans based on the Heubeck 2018 G mortality tables. Comparable country-specific calculation methods are used for international plans.

Table D.61 shows the significant weighted average measurement factors used to calculate pension benefit obligations.

Sensitivity analysis

An increase or decrease in the main actuarial assumptions would affect the present value of the defined benefit pension obligations as shown in table D.62.

The calculations carried out by actuaries were done in isolation for the evaluation parameters regarded as important. This means that if there is a simultaneous change in several parameters, the individual results cannot be summed due to correlation effects. With a change in the parameters, the sensitivities shown cannot be used to derive a linear development of the defined benefit obligation.

Calculation of the sensitivity of life expectancy by means of fixed (non-age-dependent) factors for a reference person results in a life expectancy one year higher or one year lower.

Effect on future cash flows

In January 2022, around 5% of the shares in Daimler Truck Holding AG were contributed to the German pension plan assets, which are held on trust by Mercedes-Benz Pension Trust e.V. The contribution was a non-cash transaction and amounted to €1.3 billion. For the year 2023, the Mercedes-Benz Group plans to make contributions of €0.1 billion; the final amount is usually set in the fourth quarter of a financial year. The pensions benefits paid are expected to amount to €1.0 billion in 2023.

The weighted average duration of the defined benefit obligations amounts to 13 years (2021: 16 years).

Defined contribution pension plans

Under defined contribution pension plans, the Mercedes-Benz Group makes defined contributions to external insurance policies or investment funds. There are fundamentally no further contractual obligations or risks for the Mercedes-Benz Group in excess of the defined contributions. The Group also pays contributions to governmental pension schemes. In 2022, the total costs from defined contribution plans amounted to €1.0 billion (2021 from continuing and discontinued operations: €1.5 billion). Of those payments, €1.0 billion (2021 from continuing and discontinued operations: €1.3 billion) was related to state pension plans.

D.61

Significant factors for the calculation of pension benefit obligations

	At 31 December		At 31 December	
	2022	2021	**2022**	2021
	Germany	Germany	International	International
in %				
Discount rates	**3.8**	1.1	**5.3**	2.7
Expected increase in cost of living[1]	**2.2**	1.8	-	-

1 For German plans — depending on the design of the specific plan — expected increases in cost of living may affect the obligation to the Group's active employees as well as to retirees and their survivors. For most international plans, expected increases in cost of living do not have a material impact on the amount of the obligation.

D.62

Sensitivity analysis for the present value of defined benefit obligations

		At 31 December	
		2022	2021
In millions of euros			
Sensitivity to discount rates	+ 0.25%	**-569**	-1,046
Sensitivity to discount rates	- 0.25%	**597**	1,112
Sensitivity to expected increases in cost of living	+ 0.10%	**54**	88
Sensitivity to expected increases in cost of living	- 0.10%	**-53**	-88
Sensitivity to life expectancy	+ 1 year	**304**	467
Sensitivity to life expectancy	- 1 year	**-271**	-411

24. Provisions for other risks

The development of provisions for other risks is summarized in table D.63.

Product warranties
The Mercedes-Benz Group issues various types of product warranties, under which it generally guarantees the performance of products delivered and services rendered for a certain period. The provision for these product warranties covers expected costs for legal and contractual warranty claims as well as expected costs for goodwill concessions and recall campaigns. This also includes measures relating to Mercedes-Benz diesel vehicles in various regions as well as recalls, in particular for an extended recall of Takata airbags. The utilization date of product warranties depends on the incidence of the warranty claims and can span the entire term of the product warranties and the goodwill period. The cash outflows in relation to non-current provisions are primarily expected within a period until 2025.

Personnel and social costs
Provisions for personnel and social costs primarily comprise expected expenses of the Group for employee anniversary bonuses, profit-sharing bonuses for non-exempt employees and variable remuneration for management as well as early-retirement and partial-retirement plans. The additions recorded to the provisions for profit-sharing bonuses and variable remuneration in the reporting year usually result in cash outflows in the following year. The cash outflows for non-current provisions for personnel and social costs are primarily expected within a period until 2033.

Liability and litigation risks and regulatory proceedings
Provisions for liability and litigation risks and regulatory proceedings comprise costs for various legal proceedings, claims and governmental investigations, which can lead in particular to payments of compensation, punitive damages or other costly actions. They primarily include risks from litigation and regulatory proceedings in relation to Mercedes-Benz diesel vehicles. The cash outflows in relation to non-current provisions are primarily expected within a period until 2025.

Further information on liability and litigation risks and regulatory proceedings is provided in Note 31.

Other
Provisions for other risks primarily comprise expected costs for provisions for environmental protection, other taxes and charges related to income taxes as well as obligations from outstanding commission. They also include provisions for anticipated losses on contracts and various other risks which cannot be allocated to any other class of provision.

D.63

Provisions for other risks

In millions of euros	Product warranties	Personnel and social costs	Litigation risks and regulatory proceedings	Others	Total
Balance at 31 December 2021	6,786	4,621	2,638	1,917	15,962
thereof current	3,438	1,996	1,139	1,480	8,053
thereof non-current	3,348	2,625	1,499	437	7,909
Additions	**3,484**	**2,336**	**711**	**1,366**	**7,897**
Utilization	**-3,317**	**-1,845**	**-428**	**-794**	**-6,384**
Reversals	**-277**	**-93**	**-223**	**-298**	**-891**
Compounding and effects from changes in discount rates	**-116**	**-354**	**-50**	**-25**	**-545**
Currency translation and other changes	**16**	**-52**	**107**	**-87**	**-16**
Balance at 31 December 2022	**6,576**	**4,613**	**2,755**	**2,079**	**16,023**
thereof current	**3,204**	**2,422**	**2,217**	**1,742**	**9,585**
thereof non-current	**3,372**	**2,191**	**538**	**337**	**6,438**

25. Financing liabilities

The composition of financing liabilities is shown in table D.64.

Information on the maturities of lease liabilities as of 31 December 2022 is provided in Note 34.

D.64

Financing liabilities

	At 31 December 2022			At 31 December 2021		
	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
In millions of euros						
Notes/bonds	**12,104**	**41,995**	**54,099**	15,141	51,225	66,366
Commercial paper	**2,174**	**10**	**2,184**	57	-	57
Liabilities to financial institutions	**17,488**	**7,250**	**24,738**	14,897	9,100	23,997
Deposits in the direct banking business	**9,529**	**1,009**	**10,538**	11,559	2,032	13,591
Liabilities from ABS transactions	**7,433**	**9,452**	**16,885**	9,572	8,831	18,403
Lease liabilities	**598**	**2,047**	**2,645**	496	2,066	2,562
Loans, other financing liabilities	**460**	**288**	**748**	578	289	867
	49,786	**62,051**	**111,837**	52,300	73,543	125,843

26. Other financial liabilities

The composition of other financial liabilities is shown in table D.65.

Financial liabilities measured at fair value through profit or loss relate exclusively to derivative financial instruments which are not used in hedge accounting.

Further information on other financial liabilities is provided in Note 33.

D.65

Other financial liabilities

	At 31 December 2022			At 31 December 2021		
	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
In millions of euros						
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**672**	**1,611**	**2,283**	333	1,087	1,420
Financial liabilities recognized at fair value through profit or loss	**25**	**146**	**171**	104	26	130
Liabilities from residual value guarantees	**475**	**258**	**733**	653	212	865
Liabilities from wages and salaries	**946**	**6**	**952**	1,045	10	1,055
Accrued interest expenses	**663**	**-**	**663**	741	-	741
Deposits received	**230**	**424**	**654**	264	408	672
Other	**2,393**	**79**	**2,472**	2,857	65	2,922
Miscellaneous other financial liabilities	**4,707**	**767**	**5,474**	5,560	695	6,255
	5,404	**2,524**	**7,928**	5,997	1,808	7,805

27. Deferred income

The composition of deferred income is shown in table D.66.

D.66

Deferred income

	At 31 December 2022			At 31 December 2021		
	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
In millions of euros						
Deferred income resulting from repurchase agreements that are accounted for as operating leases	**95**	**141**	**236**	86	90	176
Deferral of advance rental payments received from operating lease arrangements	**985**	**962**	**1,947**	1,132	957	2,089
Other deferred income	**311**	**131**	**442**	268	128	396
	1,391	**1,234**	**2,625**	1,486	1,175	2,661

28. Contract and refund liabilities

Table D.67 shows the composition of contract and refund liabilities.

D.67

Contract and refund liabilities

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Service and maintenance contracts and extended warranties	**4,161**	4,171
Other contract liabilities	**1,672**	1,640
Contract liabilities	**5,833**	5,811
Obligations from sales transactions	**4,481**	3,855
Other refund liabilities	**240**	243
Refund liabilities	**4,721**	4,098
Contract and refund liabilities	**10,554**	9,909
thereof non-current	**3,656**	3,980
thereof current	**6,898**	5,929

29. Other liabilities

Table D.68 shows the composition of other liabilities.

D.68

Other liabilities

	At 31 December 2022			At 31 December 2021		
	Current	Non-current	Total	Current	Non-current	Total
In millions of euros						
Income tax liabilities	**1,416**	**1,232**	**2,648**	1,457	722	2,179
Other tax liabilities	**1,564**	**4**	**1,568**	1,473	1	1,474
Miscellaneous other liabilities	**155**	**2**	**157**	156	4	160
	3,135	**1,238**	**4,373**	3,086	727	3,813

30. Consolidated Statement of Cash Flows

Calculation of funds
At 31 December 2022, cash and cash equivalents included restricted funds of €187 million (2021: €36 million). The restricted funds primarily relate to subsidiaries where exchange controls apply so that the Group has restricted access to the funds.

Cash flow from operating activities
Changes in other operating assets and liabilities are shown in table D.69.

The increase in miscellaneous other assets and liabilities compared with the previous year resulted in particular from financial assets and liabilities. Significant positive effects resulted from assets in connection with the securitization of receivables and from contractual liabilities for price discounts. This was partially offset by lower negative effects in other financial liabilities and the contract liabilities for service and maintenance agreements. In the prior year major negative effects resulted from non-financial claims for reimbursement and liabilities in connection with VAT. Further major negative effects were primarily related to financial assets.

Table D.70 shows cash flows included in Cash flow from operating activities.

The other non-cash expense and income shown in the reconciliation of income before income taxes to cash flow from operating activities in the reporting year primarily comprised the Group's share in the profit/loss of companies accounted for using the equity method, the result from the fair value measurement of equity instruments and the result of the remeasurement of the shares of Mercedes-Benz Grand Prix Ltd., that the Mercedes-Benz Group continues to hold. In addition, the other non-cash expense and income was impacted by the depreciation of the remaining financial services volumes of the Daimler commercial vehicle business, sold to Daimler Truck Holding AG or its subsidiaries in 2022. In the previous year, this item was affected in particular by the deconsolidation result from the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business, the Group's share in the profit/loss of companies accounted for using the equity method and the result of the remeasurement of the interest in Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG held by the Mercedes-Benz Group at that time.

Cash flow from financing activities
Cash flow from financing activities includes cash flows from hedging the currency risks of financing liabilities. Cash flow from financing activities includes payments for the reduction of outstanding leasing liabilities of €565 million (2021: €743 million).

Table D.71 includes changes in liabilities arising from financing activities, divided into cash and non-cash components.

D.69

Changes in other operating assets and liabilities

In millions of euros	**2022**	2021
Provisions	**355**	-100
Financial instruments	**-104**	-29
Miscellaneous other assets and liabilities	**107**	-1,132
	358	-1,261

D.70

Cash flows included in Cash flow from operating activities

In millions of euros	**2022**	2021
Interest paid	**-486**	-367
Interest received	**231**	154
Dividends received from equity-method investments	**1,605**	1,625
Dividends received from other shareholdings	**130**	28

D.71

Changes in liabilities arising from financing activities

	2022	2021
In millions of euros		
Cash flows	**-13,344**	-17,200
Change of control in subsidiaries[1]	**-596**	-7,801
Changes in foreign exchange rates	**580**	4,634
Fair value changes	**145**	255
Other changes	**-1,211**	304

1 In the previous year deconsolidation effect of the Daimler commercial vehicle business.

31. Legal proceedings

Mercedes-Benz Group AG and its subsidiaries are confronted with various legal proceedings, claims as well as governmental investigations and orders (legal proceedings) on a large number of topics, including vehicle safety, emissions, fuel economy, financial services, dealer, supplier and other contractual relationships, intellectual property rights (including but not limited to patent infringement actions), warranty claims, environmental matters, antitrust matters (including actions for damages) as well as investor litigation. Product-related litigation involves claims alleging faults in vehicles. Some of these claims are asserted by way of class actions. If the outcome of such legal proceedings is detrimental to Mercedes-Benz or such legal proceedings are settled, the Group may encounter substantial financial burdens, e.g. from damages payments or service actions, recall campaigns, monetary penalties or other costly actions, which would adversely affect the earnings of Mercedes-Benz Group AG. Legal proceedings and related settlements may also have an impact on the company's reputation.

Diesel emission behaviour: governmental proceedings

Mercedes-Benz is continuously subject to governmental information requests, inquiries, investigations, administrative orders and proceedings relating to various laws and regulations in connection with diesel exhaust emissions.

The corresponding activities of various authorities worldwide, which were already reported in the past, are partly ongoing, as described below. These activities particularly relate to test results, the emission control systems used in Mercedes-Benz diesel vehicles and/or the interactions of Mercedes-Benz with the relevant authorities as well as related legal issues and implications, including, but not limited to, under applicable environmental, criminal, consumer protection and antitrust laws.

In the United States, Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) reached agreements in the third quarter of 2020 with various authorities to settle civil environmental claims regarding the emission control systems of certain diesel vehicles. These agreements have become final and effective. The authorities take the position that Mercedes-Benz failed to disclose Auxiliary Emission Control Devices (AECDs) in certain of its US diesel vehicles and that several of these AECDs are illegal defeat devices.

As part of these settlements, Mercedes-Benz has denied the allegations by the authorities and has not admitted liability, but has agreed to, among other things, pay civil penalties, conduct an emission modification programme for the affected vehicles and take certain other measures. The failure to meet certain of those obligations may trigger additional stipulated penalties. In the first quarter of 2021, Mercedes-Benz paid the civil penalties; provisions have been recognized for the emission modification programme and other measures.

As already reported, in April 2016, the U.S. Department of Justice (DOJ) requested that Mercedes-Benz conduct an internal investigation. Mercedes-Benz conducted such internal investigation in cooperation with DOJ's investigation; DOJ's investigation remains open. In addition, further US state authorities have opened investigations pursuant to both local environmental and consumer protection laws and have requested documents and information.

In Canada, the Canadian environmental regulator Environment and Climate Change Canada (ECCC) is conducting an investigation in connection with diesel exhaust emissions based on the suspicion of potential violations of, amongst others, the Canadian Environmental Protection Act, as well as undisclosed AECDs and defeat devices. Mercedes-Benz continues to cooperate with the investigating authorities.

In Germany, the Stuttgart public prosecutor's office issued a fine notice against Mercedes-Benz in September 2019 based on a negligent violation of supervisory duties, thereby concluding the related administrative offence proceedings against Mercedes-Benz. The Stuttgart public prosecutor's office is still conducting criminal investigation proceedings against Mercedes-Benz employees on the suspicion of, amongst others, fraud. In July 2021, the local court of Böblingen issued penal orders against three Mercedes-Benz employees based on, amongst others, fraud, which have become final.

Between 2018 and 2020, the German Federal Motor Transport Authority (KBA) issued subsequent auxiliary provisions for the EC type approvals of certain Mercedes-Benz diesel vehicles, and ordered mandatory recalls as well as, in some cases, stops of the first registration. In autumn 2022, the KBA issued further decisions regarding vehicles equipped with an OM607 EU6 or EU5 diesel engine. In each of those cases, it held that certain calibrations of specified functionalities are to be qualified as impermissible defeat devices. Mercedes-Benz has a contrary legal opinion on this question and has filed timely objections against the KBA's administrative orders and determinations mentioned above. Insofar as the KBA has not remedied the objections, Mercedes-Benz has filed lawsuits with the competent administrative court to have the controversial questions at issue clarified in a court of law. Irrespective of such objections and the lawsuits that are now pending, Mercedes-Benz continues to cooperate fully with the KBA. The new calibrations requested by the KBA were developed by Mercedes-Benz and assessed and approved by the KBA; the related recalls were initiated. It cannot be ruled out that under certain circumstances, software updates may have to be reworked, or further delivery and registration stops may be ordered or resolved by the company as a precautionary measure, also with regard to the used car, leasing and financing businesses. In the course of its regular market supervision, the KBA routinely conducts further reviews of Mercedes-Benz vehicles and asks questions about technical elements of the vehicles. In addition, Mercedes-Benz continues to be in a dialogue with the German Federal Ministry for Digital and Transport (BMDV) to conclude the analysis of the diesel-related emissions matter and to further the update of affected customer vehicles. In light of the aforementioned administrative orders issued by the KBA, and continued discussions with the KBA and the BMDV, it cannot be ruled out completely that additional administrative orders may be issued in the course of the ongoing and/or further investigations. Since 1 September 2020, this also applies to other responsible authorities of other member states and the European Commission, which conduct market surveillance under the new European Type Approval Regulation and can take measures upon assumed non-compliance, irrespective of the place of the original type approval, and also to the British market surveillance authority DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency).

In addition to the aforementioned authorities, national cartel authorities and other authorities of various foreign states, including the South Korean Ministry of Environment, the South Korean competition authority (Korea Fair Trade Commission) and the Seoul public prosecutor's office (South Korea) are conducting various investigations and/or procedures in connection with diesel exhaust emissions. In this context, South Korean authorities have made determinations and imposed sanctions against Mercedes-Benz. Mercedes-Benz has lodged an appeal against the determinations and the sanctions of the South Korean administrative authorities (the Ministry of Environment and the Korea Fair Trade Commission). The proceedings described in this paragraph are still ongoing.

Mercedes-Benz continues to fully cooperate with the authorities and institutions.

Diesel emission behaviour: Consumer actions and other lawsuits in the United States, Germany and other states

As previously reported, the State of Arizona filed a lawsuit in January 2019 claiming that, amongst others, Mercedes-Benz Group AG and MBUSA deliberately deceived consumers in connection with advertising Mercedes-Benz diesel vehicles. In the fourth quarter of 2022, Mercedes-Benz Group AG and MBUSA reached a binding settlement with the State of Arizona. In a separate lawsuit filed by the Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida in September 2020, the plaintiff claims that, amongst others, Mercedes-Benz Group AG and MBUSA violated municipal regulations prohibiting vehicle tampering and other conduct by using alleged devices claimed to impair the effectiveness of emission control systems. The lawsuit was dismissed in the third quarter of 2022. The plaintiff has appealed the decision.

Consumer class actions containing allegations similar to those raised by the State of Arizona were filed against Mercedes-Benz Group AG in Israel in February 2019 as well as against Mercedes-Benz Group AG and further Group companies in the United Kingdom since May 2020, in Portugal as well as in November 2022 in Australia. The plaintiffs assert that Mercedes-Benz had used devices that impermissibly impair the effectiveness of emission control systems in reducing nitrogen-oxide (NO_X) emissions and which cause excessive emissions from vehicles with diesel engines.

Furthermore, since June 2020, class actions making similar allegations have been filed against Mercedes-Benz Group AG and other Group companies in the Netherlands. These have later been consolidated into one class action. The plaintiffs, foundations under the laws of the Netherlands, act in the name of Dutch claimants and base their claim on a law according to which said claimants participate in the class action without taking action themselves (opt-out). On 22 June 2022, the court ruled in a partial judgment that claimants must actively register for the lawsuit (opt-in) and that, due to the applicability of the previous legal regime, only a determination of claims can be obtained. In this regard, the decision has been appealed by the plaintiffs. Furthermore, the court ruled, that instead of customers from the entire EU area, only such customers may participate in the lawsuit who purchased their vehicles in the Netherlands. This part of the decision is final, which significantly reduces the number of potential claimants. At the same time, this development leads to a material reduction of the risk associated with the class action. Therefore, it no longer qualifies for separate reporting in the Notes to the Consolidated Financial Statements, which is why Mercedes-Benz will no longer report on this proceeding in the future.

In Germany, a large number of customers of diesel vehicles have filed lawsuits for damages or rescission of sales contracts. They assert that the vehicles contained illegal defeat devices and/or showed impermissibly high emission or consumption values. They refer to, in particular, the KBA's recall orders (see above). The development of case numbers is declining, however an increase in the future cannot be ruled out. Based on similar allegations, the Federation of German Consumer Organizations (Verbraucherzentrale Bundesverband e. V.) filed a model declaratory action (Musterfeststellungsklage) against Mercedes-Benz Group AG with the Stuttgart Higher Regional Court in July 2021. Such action seeks a ruling that certain preconditions of alleged consumer claims are met. Mercedes-Benz Group AG defends itself against the federation's allegations.

Mercedes-Benz Group AG and the respective other affected companies of the Group regard the lawsuits set out above as being without merit and continue to defend themselves against the claims.

In addition, investors from Germany and abroad have filed lawsuits for damages with the Stuttgart Regional Court alleging the violation of disclosure requirements (main proceedings) and also raised out-of-court claims for damages. The investors allege that Mercedes-Benz Group AG did not immediately disclose inside information in connection with the emission behaviour of its diesel vehicles and that it had made false and misleading public statements. They further claim that the purchase price of the financial instruments acquired by them (in particular Mercedes-Benz shares, formerly Daimler AG shares) would have been lower if Mercedes-Benz Group AG had complied with its disclosure obligations. Mercedes-Benz Group AG regards these allegations and claims as being without merit and will defend itself against them. In this context, the Stuttgart Higher Regional Court initiated model case proceedings under the German Act on Model Case Proceedings in Disputes under Capital Markets Law (KapMuG) in December 2021 (model case proceedings). The purpose of the model case proceedings is to reach a decision that is binding for the main proceedings regarding common factual and legal questions. The main proceedings before the Stuttgart Regional Court will be suspended until a decision is reached on the questions submitted, insofar as they cannot be dismissed independently of the questions to be decided in the model case proceedings. The decision in the model case proceedings is binding for the suspended main proceedings. Multiple investors have used the possibility to register claims in a considerable amount with the model case proceedings in order to suspend the period of limitation. Mercedes-Benz Group AG remains of the view to have duly fulfilled its disclosure obligations under capital markets law and defends itself against the investors' allegations also in these model case proceedings.

Accounting assessment of the legal proceedings in connection with diesel emission behaviour

With respect to the legal proceedings described in the two preceding chapters, in accordance with IAS 37.92 no further information is disclosed with respect to whether, or to what extent, provisions have been recognized and/or contingent liabilities have been disclosed, so as not to prejudice Mercedes-Benz's position. For recognized provisions, this does not apply to the extent a settlement has been reached or a proceeding has been concluded.

Other legal proceedings

Starting in July 2017, a number of class actions were filed in the United States and Canada against Mercedes-Benz Group AG and other manufacturers of automobiles as well as various of their North American subsidiaries. Plaintiffs allege to have suffered damages because defendants engaged in anticompetitive behaviour relating to vehicle technology, costs, suppliers, markets, and other competitive attributes, including diesel emissions control technology, since the 1990s. In June 2022, the proceedings in the United States were dismissed with final effect in favour of Mercedes-Benz. Mercedes-Benz also regards the remaining lawsuits pending in Canada as being without merit, and will continue to defend itself against them. This contingent liability cannot currently be measured.

As already reported, class actions in connection with Takata airbags are pending in the United States and Israel. The lawsuits are based on allegations that, along with Takata entities and many other companies that sold vehicles equipped with Takata airbag inflators, Mercedes-Benz entities and others were allegedly negligent in selling such vehicles, purportedly not recalling them quickly enough, and failing to warn consumers about a potential defect and/or to provide an adequate replacement airbag inflator. One of the complaints in the United States also asserts claims by automotive recyclers who allege injury because they are not able to re-sell salvaged airbag inflators that are subject to the Takata recall. Meanwhile, a further class action filed in Argentina was dismissed, it may however be refiled. In February 2023, the class actions in Canada were partially dismissed. Mercedes-Benz Group AG continues to regard the pending claims as being without merit, and the affected Group companies will continue to defend themselves against the claims. Contingent liabilities were disclosed to a low extent for this topic.

In October 2021, a number of Australian Mercedes-Benz dealers lodged a claim against Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd (MBAuP) with a Federal Court in Australia. They allege that MBAuP forced the dealers to accept a change in their business model from a dealership model to an agency model and thus deprived them of the goodwill they created through their investments in the Australian Mercedes-Benz dealership network. They seek reinstatement of the dealership model or, alternatively, compensation for the damage they allegedly incurred. MBAuP considers those claims to be without merit and continues to defend itself against the claims.

In May and July 2022, class actions were filed in the United States alleging claims based on a voluntary recall of certain Mercedes-Benz ML-, GL- and R-Class vehicles produced during the 2004-2015 model years for potentially corroded brake boosters. Among other things, the plaintiffs allege that the brake boosters in such vehicles could corrode and lead to reduced braking force. They allege failure to disclose the claimed defect and assert various claims. A similar class action was filed in Israel. Mercedes-Benz considers the lawsuits to be without merit and defends itself against them.

Accounting estimates and management judgments relating to all legal proceedings

Mercedes-Benz Group AG and its subsidiaries recognize provisions in connection with pending or threatened proceedings to the extent an obligation is probable and can be reasonably estimated. Such provisions are recognized in the Group's Consolidated Financial Statements and are based on estimates. If quantifiable, contingent liabilities in connection with legal proceedings are disclosed in the Group's Consolidated Financial Statements. Risks resulting from legal proceedings sometimes cannot be assessed reliably or only to a limited extent. Consequently, provisions recognized for some legal proceedings may turn out to be insufficient once such proceedings have ended. Mercedes-Benz may also become liable for payments in legal proceedings for which no provisions were recognized and/or contingent liabilities were disclosed. Uncertainty exists with regard to the amounts or due dates of possible cash outflows. Although the final result of any such proceedings could materially affect Mercedes-Benz's operating results and cash flows for a particular reporting period, Mercedes-Benz believes that it should not exert a sustained influence on the Group's financial position.

32. Contingent liabilities and other financial obligations

Contingent liabilities

At 31 December 2022, the best estimate for obligations from **contingent liabilities** was €4,122 million (2021: €2,747 million). Compared to the previous year, there was an increase in contingent liabilities of around €1,041 million as a result of discontinuing the business activities in Russia. The other contingent liabilities are mainly related to the legal proceedings and product warranties described in Note 31.

Other financial obligations

At 31 December 2022, other financial obligations exist from the **acquisition of intangible assets, property, plant and equipment and lease property** of €5,729 million (2021: €4,098 million).

In addition, the Mercedes-Benz Group issued **irrevocable loan commitments** at 31 December 2022. These loan commitments had not been utilized as of that date. Further information with respect to these commitments is provided in Note 34.

33. Financial instruments

The carrying amounts and fair values of financial instruments presented in the following tables refer to Group amounts, including assets and liabilities held for sale. Figures for gains or losses and changes in financial instruments in 2021 refer to continuing and discontinued operations.

Carrying amounts and fair values of financial instruments

Table D.72 shows the carrying amounts and fair values of the respective classes of the Group's financial instruments.

D.72

Carrying amounts and fair values of financial instruments

	At 31 December 2022		At 31 December 2021	
	Carrying amount	Fair value	Carrying amount	Fair value
In millions of euros				
Financial assets				
Receivables from financial services	**85,549**	**86,343**	82,853	84,386
Trade receivables	**8,100**	**8,100**	7,703	7,703
Cash and cash equivalents	**17,679**	**17,679**	23,182	23,182
Marketable debt securities and similar investments	**7,060**	**7,060**	7,579	7,579
Recognized at fair value through other comprehensive income	**1,641**	**1,641**	2,364	2,364
Recognized at fair value through profit or loss	**4,460**	**4,460**	4,937	4,937
Measured at cost	**959**	**959**	278	278
Other financial assets				
Equity instruments and debt instruments	**1,439**	**1,439**	1,707	1,707
Recognized at fair value through other comprehensive income	**768**	**768**	1,042	1,042
Recognized at fair value through profit or loss	**671**	**671**	665	665
Other financial assets recognized at fair value through profit or loss	**584**	**584**	61	61
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**2,463**	**2,463**	1,020	1,020
Other receivables and miscellaneous other financial assets	**3,113**	**3,113**	3,258	3,258
	125,987	**126,781**	127,363	128,896
Financial liabilities				
Financing liabilities	**109,192**	**107,417**	123,343	125,737
Trade payables	**12,204**	**12,204**	10,682	10,682
Other financial liabilities				
Financial liabilities recognized at fair value through profit or loss	**171**	**171**	130	130
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**2,283**	**2,283**	1,420	1,420
Miscellaneous other financial liabilities	**5,454**	**5,454**	6,264	6,264
Contract and refund liabilities				
Obligations from sales transactions	**4,481**	**4,481**	3,860	3,860
	133,785	**132,010**	145,699	148,093

The fair values of financial instruments were calculated on the basis of market information available on the balance sheet date. The following methods and premises were used.

Receivables from financial services
The fair values of receivables from financial services with variable interest rates are estimated to be equal to the respective carrying amounts, because the agreed upon interest rates and those available in the market do not significantly differ. The fair values of receivables from financial services with fixed interest rates are determined on the basis of discounted expected future cash flows.

Discounting is based on the current interest rates at which similar loans with identical terms could have been obtained at 31 December 2022 and 31 December 2021.

Trade receivables and cash and cash equivalents
Due to the short terms and the fundamentally lower credit risk of these financial instruments, it is assumed that their fair values are equal to the carrying amounts.

Marketable debt securities and similar investments, other financial assets
Marketable debt securities are recognized at fair value through other comprehensive income or at fair value through profit or loss. Similar investments are measured at amortized cost and are not included in the measurement hierarchy, as their carrying amounts are a reasonable approximation of fair value due to the short terms of these financial instruments and the fundamentally low credit risk.

Equity instruments are recognized at fair value through other comprehensive income or at fair value through profit or loss. Equity instruments recognized at fair value through other comprehensive income are included in table D.72 and primarily comprise the shares in Sila Nanotechnologies Inc., Momenta Global Limited and Farasis Energy (Ganzhou) Co., Ltd. The remaining investments recognized at fair value through other comprehensive income comprise further investments not material on an individual basis.

Marketable debt securities and equity instruments recognized at fair value were measured using quoted market prices at the end of the reporting period. If quoted market prices are not available for these debt and equity instruments, fair value measurement is based on inputs that are either directly or indirectly observable in active markets. Fair values are calculated using recognized financial valuation models such as discounted cash-flow models or multiples.

Other financial assets recognized at fair value through profit or loss relate to derivative financial instruments not used in hedge accounting. These financial instruments as well as derivative financial instruments used in hedge accounting comprise:

– derivative currency hedging contracts; the fair values of cross-currency interest-rate swaps are determined on the basis of the discounted estimated future cash flows (taking account of credit premiums and default risks) using the market interest rates appropriate to the remaining terms of the financial instruments. The measurement of currency forwards is based on market quotes of forward curves. Currency options are measured with option-pricing models using market data.

– derivative interest-rate hedging contracts; the fair values of interest-rate hedging instruments (e.g. interest-rate swaps) are calculated on the basis of the discounted estimated future cash flows (taking account of credit premiums and default risks) using the market interest rates appropriate to the remaining terms of the financial instruments.

– derivative commodity hedging contracts; the fair values of commodity hedging contracts (e.g. commodity forwards) are determined on the basis of current reference prices with consideration of forward premiums and discounts and default risks.

Other financial receivables and other financial assets are carried at amortized cost. Because of the predominantly short maturities and the fundamentally lower credit risk of these financial instruments, it is assumed that the fair values approximate the carrying amounts.

Financing liabilities
Financing liabilities are measured at amortized cost. The fair values of bonds, loans, commercial paper, deposits in the direct banking business and liabilities from ABS transactions are calculated as present values of the estimated future cash flows (taking account of credit premiums and credit risks). Market interest rates for the appropriate terms are used for discounting.

Trade payables
Due to the short maturities of these financial instruments, it is assumed that their fair values are equal to the carrying amounts.

Reverse factoring agreements did not change the relevant characteristics of a trade payable for the Group for the liabilities concerned. As a result, there were no reclassifications of these trade payables to financing liabilities.

Contract and refund liabilities
Contract and refund liabilities include obligations from sales transactions that qualify as financial instruments. Obligations from sales transactions should generally be regarded as current. Due to the short maturities of these financial instruments, it is assumed that their fair values are equal to the carrying amounts.

Other financial liabilities
Financial liabilities recognized at fair value through profit or loss comprise derivative financial instruments not used in hedge accounting. For information regarding these financial instruments as well as derivative financial instruments used in hedge accounting, see the notes above under marketable debt securities and similar investments, other financial assets.

Miscellaneous other financial liabilities are carried at amortized cost. Because of the predominantly short maturities of these financial instruments, it is assumed that the fair values approximate the carrying amounts.

Offsetting of financial instruments

The Group concludes derivative transactions in accordance with the master netting arrangements (framework agreement) of the International Swaps and Derivatives Association (ISDA) and comparable national framework agreements. However, these arrangements do not meet the criteria for netting in the Consolidated Statement of Financial Position, as they allow netting only in the case of future events such as default or insolvency on the part of the Group or the counterparties.

Table D.73 shows the carrying amounts of the derivative financial instruments subject to the described arrangements as well as the possible financial effects of netting in accordance with the master netting arrangements.

Measurement hierarchy

Table D.74 provides an overview of the classification into measurement hierarchies of financial assets and liabilities recognized at fair value (according to IFRS 13).

At the end of the reporting period, the Group reviews the necessity for reclassification between the fair-value hierarchies. In 2021, the investment in ChargePoint, Inc. which is recognized at fair value through profit or loss was reclassified from Level 2 to Level 1 as a result of the initial public offering of this company.

For the determination of the credit risk from derivative financial instruments which are allocated to the Level 2 measurement hierarchy, portfolios managed on the basis of net exposure are applied.

Table D.75 shows into which measurement hierarchies (according to IFRS 13) the fair values of the financial assets and liabilities are classified, which are not recognized at fair value in the Consolidated Statement of Financial Position.

D.73

Disclosure for recognized derivative financial instruments that are subject to an enforceable master netting arrangement or similar agreement

	At 31 December 2022			At 31 December 2021		
In millions of euros	Gross and net amounts of financial instruments in the Consolidated Statement of Financial Position	Amounts subject to a master netting arrangement	Net amounts	Gross and net amounts of financial instruments in the Consolidated Statement of Financial Position	Amounts subject to a master netting arrangement	Net amounts
Other financial assets[1]	**3,047**	**-2,045**	**1,002**	1,081	-477	604
Other financial liabilities[2]	**2,454**	**-2,045**	**409**	1,550	-477	1,073

1 The other financial assets which are subject to a master netting arrangement comprise derivative financial instruments that are included in hedge accounting and financial assets recognized at fair value through profit or loss (see Note 17).

2 The other financial liabilities which are subject to a master netting arrangement comprise derivative financial instruments that are included in hedge accounting and financial liabilities recognized at fair value through profit or loss (see Note 26).

D.74

Measurement hierarchy of financial assets and liabilities recognized at fair value

	At 31 December 2022				At 31 December 2021			
	Total	Level 1[1]	Level 2[2]	Level 3[3]	Total	Level 1[1]	Level 2[2]	Level 3[3]
In millions of euros								
Financial assets recognized at fair value								
Marketable debt securities	**6,101**	**5,849**	**252**	**-**	7,301	6,395	906	-
Recognized at fair value through other comprehensive income	**1,641**	**1,392**	**249**	**-**	2,364	1,468	896	-
Recognized at fair value through profit or loss	**4,460**	**4,457**	**3**	**-**	4,937	4,927	10	-
Equity instruments and debt instruments	**1,439**	**457**	**339**	**643**	1,707	850	227	630
Recognized at fair value through other comprehensive income	**768**	**341**	**215**	**212**	1,042	643	145	254
Recognized at fair value through profit or loss	**671**	**116**	**124**	**431**	665	207	82	376
Other financial assets recognized at fair value through profit or loss	**584**	**-**	**578**	**6**	61	-	60	1
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**2,463**	**-**	**2,463**	**-**	1,020	-	1,020	-
	10,587	**6,306**	**3,632**	**649**	10,089	7,245	2,213	631
Financial liabilities recognized at fair value								
Financial liabilities recognized at fair value through profit or loss	**171**	**-**	**171**	**-**	130	-	130	-
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**2,283**	**-**	**2,283**	**-**	1,420	-	1,420	-
	2,454	**-**	**2,454**	**-**	1,550	-	1,550	-

1 Fair value measurement is based on quoted prices (unadjusted) in active markets for these or identical assets or liabilities.
2 Fair value measurement is based on inputs that are observable on an active market either directly (i.e., as prices) or indirectly (i.e., derived from prices).
3 Fair value measurement is based on inputs for which no observable market data is available.

D.75

Measurement hierarchy of financial assets and liabilities not recognized at fair value

	At 31 December 2022				At 31 December 2021			
	Total	Level 1[1]	Level 2[2]	Level 3[3]	Total	Level 1[1]	Level 2[2]	Level 3[3]
In millions of euros								
Fair values of financial assets measured at cost								
Receivables from financial services	**86,343**	**-**	**86,343**	**-**	84,386	-	84,386	-
Fair values of financial liabilities measured at cost								
Financing liabilities	**107,417**	**38,729**	**68,688**	**-**	125,737	60,702	65,035	-
thereof bonds	**52,668**	**38,729**	**13,939**	**-**	68,645	60,157	8,488	-
thereof liabilities from ABS transactions	**16,839**	**-**	**16,839**	**-**	18,425	545	17,880	-
thereof other financing liabilities	**37,910**	**-**	**37,910**	**-**	38,667	-	38,667	-

1 Fair value measurement is based on quoted prices (unadjusted) in active markets for these or identical assets or liabilities.
2 Fair value measurement is based on inputs that are observable on an active market either directly (i.e., as prices) or indirectly (i.e., derived from prices).
3 Fair value measurement is based on inputs for which no observable market data is available.

Measurement categories

The carrying amounts of financial instruments according to measurement categories are shown in table D.76.

D.76

Carrying amounts of financial instruments according to measurement categories

	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Assets		
Financial assets measured at (amortized) cost	**96,549**	96,955
Receivables from financial services[1]	**66,698**	62,534
Trade receivables	**8,100**	7,703
Cash and cash equivalents	**17,679**	23,182
Marketable debt securities and similar investments	**959**	278
Other receivables and miscellaneous other financial assets	**3,113**	3,258
Financial assets recognized at fair value through other comprehensive income	**2,409**	3,406
Marketable debt securities and similar investments	**1,641**	2,364
Equity instruments and debt instruments	**768**	1,042
Financial assets recognized at fair value through profit or loss	**5,715**	5,663
Marketable debt securities and similar investments	**4,460**	4,937
Equity instruments and debt instruments	**671**	665
Other financial assets recognized at fair value through profit or loss[2]	**584**	61
Liabilities		
Financial liabilities measured at (amortized) cost	**131,324**	144,134
Trade payables	**12,204**	10,682
Financing liabilities[3]	**109,192**	123,343
Miscellaneous other financial liabilities[4]	**5,447**	6,249
Obligations from sales transactions	**4,481**	3,860
Financial liabilities recognized at fair value through profit or loss[2]	**171**	130

1 This does not include lease receivables of €18,851 million (2021: €20,319 million) as these are not assigned to a measurement category.
2 These amounts relate to derivative financial instruments that are not included in hedge accounting.
3 This does not include liabilities from lease transactions of €2,645 million (2021: €2,562 million) as these are not assigned to a measurement category.
4 This does not include financial guarantees of €7 (2021: €15 million) as these are not assigned to a measurement category.

The table D.76 does not include the carrying amounts of derivative financial instruments used in hedge accounting as these financial instruments are not assigned to a measurement category.

Net gains or losses

Table D.77 shows the net gains/losses on financial instruments included in the Consolidated Statement of Income for the continuing and discontinued operations (excluding derivative financial instruments used in hedge accounting).

Net gains/losses on equity and debt instruments recognized at fair value through profit or loss primarily comprise gains and losses attributable to changes in the fair values of these instruments.

Net gains/losses on other financial assets and liabilities recognized at fair value through profit or loss comprise gains and losses attributable to changes in their fair values.

Net gains/losses on equity instruments recognized at fair value through other comprehensive income comprise dividend payments.

Net gains/losses on other financial assets recognized at fair value through other comprehensive income are primarily attributable to the effects of currency translation.

Net gains/losses on financial assets measured at (amortized) cost (excluding the interest income/expense shown below) primarily comprise impairment losses (including reversals of impairment losses) of minus €610 million (2021: minus €157 million) that are charged to cost of sales, selling expenses and other financial income/expense, net. Foreign currency gains and losses are also included.

Net gains/losses on financial liabilities measured at (amortized) cost (excluding the interest income/expense shown below) primarily comprise the effects of currency translation.

D.77

Net gains/losses

In millions of euros	**2022**	2021
Equity and debt instruments recognized at fair value through profit or loss	**-173**	205
Other financial assets and financial liabilities recognized at fair value through profit or loss[1]	**94**	27
Equity instruments recognized at fair value through other comprehensive income	**4**	3
Other financial assets recognized at fair value through other comprehensive income	**-7**	-8
Financial assets measured at (amortized) cost	**-651**	66
Financial liabilities measured at (amortized) cost	**-172**	152

1 Amounts relate to derivative financial instruments that are not used in hedge accounting.

Total interest income and total interest expense

Total interest income and total interest expense of the continuing and discontinued operations for financial assets or financial liabilities that are not recognized at fair value through profit or loss are shown in table D.78.

See Note 1 for qualitative descriptions of accounting for and presentation of financial instruments (including derivative financial instruments).

D.78

Total interest income and total interest expense

	2022	2021
In millions of euros		
Total interest income	**4,571**	5,106
thereof from financial assets and liabilities measured at (amortized) costs	**4,550**	5,093
thereof from financial assets recognized at fair value through other comprehensive income	**21**	13
Total interest expense	**-1,980**	-2,279
thereof from financial assets and liabilities measured at (amortized) costs	**-1,980**	-2,279
thereof from financial assets recognized at fair value through other comprehensive income	**-**	-

Information on derivative financial instruments

Use of derivatives

The Mercedes-Benz Group uses derivative financial instruments exclusively for hedging financial risks that arise from its operating or refinancing activities or from its liquidity management. These are mainly interest-rate risks, currency risks and commodity price risks, which have been defined as risk categories. For these hedging purposes, the Group mainly uses currency forward transactions, cross-currency interest-rate swaps, interest-rate swaps, options and commodity forwards.

Table D.79 shows the amounts for the transactions designated as hedging instruments.

D.79

Amounts for the transactions designated as hedging instruments

	Currency risk		Interest-rate risk		Commodity price risk
In millions of euros	Cash-flow hedges[1]	Hedges of net investments in foreign operations	Cash-flow hedges[2]	Fair-value hedges[2]	Cash-flow hedges[1]
At 31 December 2022					
Carrying amount of the hedging instruments					
Other financial assets current	**442**	**-**	**72**	**-47**	**1**
Other financial assets non-current	**456**	**-**	**1,654**	**-115**	**-**
Other financial liabilities current	**629**	**-**	**7**	**36**	**-**
Other financial liabilities non-current	**376**	**-**	**45**	**1,190**	**-**
Fair value changes[3]	**1,321**	**-**	**1,334**	**-1,820**	**5**
At 31 December 2021					
Carrying amount of the hedging instruments					
Other financial assets current	53	-	46	24	5
Other financial assets non-current	140	-	200	551	1
Other financial liabilities current	277	-	46	10	-
Other financial liabilities non-current	1,042	-	37	8	-
Fair value changes[3]	-1,763	-	266	-717	-

1 Includes the following hedging instruments: currency forwards, currency options, currency swaps and commodity forwards.
2 Includes the following hedging instruments: interest-rate swaps, cross-currency interest-rate swaps.
3 Gains and losses from hedging instruments used for recognizing hedge ineffectiveness.

Fair-value hedges

The Group uses fair-value hedges primarily for hedging interest-rate risks.

The amounts of the items hedged with fair-value hedges are included in table D.80.

Neither in the current year nor in the previous year were there any results attributable to the ineffective portion of the hedge with fair-value hedges.

D.80

Fair-value hedges

	Interest-rate risk	
	2022	2021
In millions of euros		
Carrying amounts of the hedged items		
Financing liabilities current	**3,395**	4,433
Financing liabilities non-current	**17,943**	20,404
thereof hedge adjustments		
Financing liabilities current	**-33**	8
Financing liabilities non-current	**-1,192**	558
Fair-value changes of the hedged items[1]	**1,820**	717
Accumulated amount of hedge adjustments from inactive hedges remaining in the statement of financial position	**8**	-31

1 Fair-value changes of the hedged items used for recognizing hedge ineffectiveness.

Cash-flow hedges and hedges of net investments in foreign operations

The Mercedes-Benz Group uses cash-flow hedges for hedging currency risks, interest-rate risks and commodity price risks.

The Group also partially hedges the currency risk of selected investments with the application of derivative or non-derivative financial instruments.

The amounts related to items designated as cash-flow hedges and as hedges of net investments in foreign operations are shown in table D.81.

The gains and losses on items designated as cash-flow hedges as well as the amounts relating to hedge ineffectiveness are included in table D.82.

D.81

Cash-flow hedges and hedges of net investments in foreign operations

			2022			2021
	Currency risk	Interest-rate risk	Commodity price risk	Currency risk	Interest-rate risk	Commodity price risk
In millions of euros						
Fair-value changes of the hedged items[1]	**-1,319**	**-1,334**	**-5**	1,755	-266	-
thereof hedges of net investments in foreign operations	**-**			-		
Balance of the reserves for derivative financial instruments (before taxes)						
Continuing hedges	**1,339**	**1,501**	**1**	-959	162	5
thereof hedges of commodity price risks in the automotive business[2]	**-**	**-**	**1**	-	-	2
Discontinued/terminated hedges	**-229**	**-4**	**-**	-268	-10	-
thereof hedges of net investments in foreign operations	**-270**			-270		

1 Fair-value changes of the hedged items used for recognizing hedge ineffectiveness.
2 Further information is provided in the section on exchange-rate risk in Note 34.

D.82

Gains and losses on cash-flow hedges and hedges of net investments in foreign operations

In millions of euros		Currency risk		Interest-rate risk		Commodity price risk
Line item in the Statement of Income in which the ineffectiveness and the reclassifications are included	Revenues	Cost of sales	Other financial income/ expense, net	Cost of sales	Interest expense	Cost of sales
2022						
Gains and losses recognized in other comprehensive income	**1,313**	**6**	**-**	**152**	**1,183**	**5**
Hedge ineffectiveness recognized in the Statement of Income	**2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Reclassification of gains and losses from reserves for derivative financial instruments to the statement of income						
For hedges for which the hedged future cash flows are no longer expected to occur	**6**	**-2**	**-**	**-**	**-**	**-**
For hedges that have been transferred because the hedged item has affected profit or loss	**1,045**	**-**	**-**	**-20**	**31**	**-**
2021						
Gains and losses recognized in other comprehensive income	-1,676	-79	-	102	164	-
Hedge ineffectiveness recognized in the Statement of Income	-8	-	-	-	-	-
Reclassification of gains and losses from reserves for derivative financial instruments to the statement of income						
For hedges for which the hedged future cash flows are no longer expected to occur	-1	-1	-	-	-	-
For hedges that have been transferred because the hedged item has affected profit or loss	34	341	-	-14	42	-

During 2022, shifts in delivery dates and volumes occurred in various markets making some planned vehicle sales in specific currencies unlikely, with the consequence that hedge accounting for these sales had to be terminated. This related in particular to the currency CNY as a consequence of the Covid-19 pandemic. The reclassification from the reserves for derivative financial instruments to the Statement of Income did not result in any material effects.

Table D.83 shows the reconciliation of the reserves for derivative financial instruments (excluding reserves for hedges of net investments in foreign operations).

D.83

Reconciliation of reserves for derivative financial instruments

In millions of euros	Reserves for derivative financial instruments	Thereof reserves for hedge costs
Balance at 1 January 2021	266	-7
Unrealized gains/losses before tax	-1,711	-227
Currency risk	-1,981	-227
Interest-rate risk	270	-
Reclassification to profit and loss before tax	537	133
Currency risk	509	133
Interest-rate risk	28	-
Reclassification to cost of acquisition of non-financial assets before tax	-101	-10
Currency risk — procurement	-69	-10
Commodity price risk — inventory purchases	-32	-
Disposal due to spin-off of the Daimler commercial vehicle business before tax	-23	8
Other changes	-2	1
Taxes on changes in fair values and reclassifications	392	28
Balance at 31 December 2021	-642	-74
Unrealized gains/losses before tax	**878**	**-1,772**
Currency risk	**-446**	**-1,767**
Interest-rate risk	**1,320**	**-5**
Commodity price risk — inventory purchases	**4**	**-**
Reclassification to profit and loss before tax	**1,490**	**428**
Currency risk	**1,479**	**428**
Interest-rate risk	**11**	**-**
Reclassification to cost of acquisition of non-financial assets before tax	**-83**	**-42**
Currency risk — procurement	**-74**	**-42**
Commodity price risk — inventory purchases	**-9**	**-**
Other changes	**-1**	**-1**
Taxes on changes in fair values and reclassifications	**-658**	**413**
Balance at 31 December 2022	**984**	**-1,048**

At 31 December 2022, the balance of reserves for hedges of net investments in foreign operations amounted to €189 million (2021: €189 million).

The maturities of the derivative financial instruments generally correspond with those of the underlying transactions. The realization of the underlying transactions of the cash-flow hedges is expected to correspond with the maturities of the hedging transactions shown in table D.84.

At 31 December 2022, the Mercedes-Benz Group utilized derivative financial instruments with a maximum maturity of 57 months (2021: 35 months) as hedges for currency risks arising from future transactions.

Nominal values of derivative financial instruments used in hedge accounting

Table D.84 shows the nominal values of derivative financial instruments used in hedge accounting entered into for the purpose of hedging currency risks, interest-rate risks and commodity price risks that arise from the Group's operating and/or financing activities.

The average prices of the hedging instruments classified by risk categories for the main risks are included in table D.85.

Most of the transactions for which the effects from the measurement of the hedging instrument and the underlying transaction to a large extent offset each other in the Consolidated Statement of Income do not classify for hedge accounting.

Even if derivative financial instruments do not or no longer qualify for hedge accounting, these instruments still serve to hedge financial risks from business operations. A hedging instrument is terminated when the hedged transaction no longer exists or is no longer expected to occur.

Explanations of the hedging of exchange-rate risks, interest-rate risks and commodity price risks can be found in Note 34 in the sub-item finance market risk.

D.84

Nominal amounts of derivative financial instruments used in hedge accounting

	At 31 December 2022				At 31 December 2021			
	Maturity of nominal amounts				Maturity of nominal amounts			
	<1 year	1 year up to 5 years	>5 years	Total	<1 year	1 year up to 5 years	>5 years	Total
In millions of euros								
Currency risk	**27,727**	**27,945**	**-**	**55,672**	25,057	11,878	-	36,935
Interest-rate risk	**5,764**	**30,967**	**6,857**	**43,588**	13,927	26,944	6,701	47,572
Fair-value hedges	**4,174**	**15,229**	**3,521**	**22,924**	5,113	16,214	3,444	24,771
thereof major hedging instruments affected by the reform of the interest-rate benchmark								
in the currency USD	**1,195**	**2,813**	**1,336**	**5,344**	2,031	3,775	1,257	7,063
Cash-flow hedges	**1,590**	**15,738**	**3,336**	**20,664**	8,814	10,730	3,257	22,801
thereof major hedging instruments affected by the reform of the interest-rate benchmark[1]								
in the currency USD	**-**	**2,578**	**1,336**	**3,914**	5,236	4,589	1,258	11,083
Commodity price risk	**7**	**-**	**-**	**7**	48	9	-	57

1 The volumes of risk exposure in cash-flow hedges directly affected by the reform of the interest-rate benchmark are generally in line with the reported nominal values of the hedging instruments because of the basic hedging ratio of 1. Further information on the reform of the interest-rate benchmark is provided in Note 34.

D.85

Average prices of hedging instruments for the major risks

	At 31 December	
	2022	2021
Currency risk		
USD per €	**1.10**	1.18
CNY per €	**7.37**	7.90
GBP per €	**0.87**	0.87
Interest-rate risk		
Fair-value hedges		
Average interest rate — €	**-0.95%**	1.07%
Average interest rate — USD	**-1.46%**	2.43%
Cash-flow hedges		
Average interest rate — €	**2.08%**	-0.18%
Average interest rate — USD	**1.87%**	-0.51%
Commodity price risk		
Platinum (in USD per troy ounce)	**884**	893
Palladium (in USD per troy ounce)	**-**	1,577

34. Management of financial risks

General information on financial risks

As a result of its businesses and the global nature of its operations, the Mercedes-Benz Group is exposed to market risks from changes in foreign currency exchange rates and interest rates, while commodity price risks arise from procurement. An equity price risk results from investments in listed companies. In addition, the Group is exposed to credit risks from its leasing and financing activities and from its business operations (trade receivables). Furthermore, the Group is exposed to liquidity and country risks relating to its credit and market risks or a deterioration of its business operations or financial market disturbances. If these financial risks materialize, they could adversely affect the Group's profitability, liquidity and capital resources and financial position.

The Mercedes-Benz Group has established internal policies for risk controlling procedures and for the use of financial instruments, including a clear segregation of duties with regard to financial activities, settlement, accounting and the related controlling. The guidelines upon which the Group's risk management processes for financial risks are based are designed to identify and analyse these risks throughout the Group, to set appropriate risk limits and controls and to monitor the risks by means of reliable and up-to-date administrative and information systems. The guidelines and systems are regularly reviewed and adjusted to changes in markets and products.

The Group manages and monitors these risks primarily through its operating and financing activities and, if required, through the use of derivative financial instruments. The Mercedes-Benz Group uses derivative financial instruments exclusively for hedging financial risks that arise from its business operations or refinancing activities or liquidity management. Without these derivative financial instruments, the Group would be exposed to higher financial risks. Additional information on financial instruments and especially on the volumes of the derivative financial instruments used is included in Note 33. The Mercedes-Benz Group regularly evaluates its financial risks with due consideration of changes in key economic indicators and up-to-date market information.

The market sensitive instruments, including equity and debt securities, that the plan assets hold to finance pension and other post-employment healthcare benefits, are not included in the following quantitative and qualitative analysis. See Note 23 for additional information on the Mercedes-Benz Group's pension and post-employment healthcare benefits.

Credit risk

Credit risk describes the risk of financial loss resulting from a counterparty failing to meet its contractual payment obligations. Credit risk includes both the direct risk of default and the risk of a deterioration in creditworthiness as well as concentration risks.

The maximum risk positions of financial assets which are generally subject to credit risk are equal to their carrying amounts at the balance sheet date (without consideration of collateral, if available). There is also a risk of default from irrevocable loan commitments which had not been utilized as of that date, as well as from financial guarantees. The maximum risk position in these cases is equal to the expected future cash outflows. Table D.86 shows the maximum risk positions at the balance sheet date.

Liquid assets
Liquid assets consist of cash and cash equivalents and marketable debt securities and similar investments. With the investment of liquid assets, banks and issuers of securities are selected very carefully and diversified in accordance with a limit system. Liquid assets are mainly held at financial institutions within and outside Europe with high creditworthiness, as bonds issued by German federal states and as money market funds. In connection with investment decisions, priority is placed on the borrower's very high creditworthiness and on balanced risk diversification. The limits and their utilization are reassessed continuously. In this assessment, the Mercedes-Benz Group also considers the credit risk assessment of its counterparties by the capital markets. In line with the Group's risk policy, most liquid assets are held in investments with an external rating of "A" or better. Liquid assets are thus not subject to a material credit risk and are allocated to stage 1 of the impairment model under IFRS, which is based on expected credit risk.

Receivables from financial services
The Mercedes-Benz Group's financing and leasing activities are primarily focused on supporting the sales of the Group's automotive products. As a consequence of these activities, the Group is exposed to credit risk, which is monitored and managed based on defined standards, guidelines and procedures. The Mercedes-Benz Group manages its credit risk irrespective of whether it is related to a financing contract or to an operating lease or a finance lease contract. For this reason, statements concerning the credit risk of Mercedes-Benz Mobility refer to the entire financing and leasing business, unless otherwise specified.

Exposure to credit risk from financing and lease activities is monitored based on the portfolio subject to credit risk. The portfolio subject to credit risk consists of wholesale and retail receivables from financial services and the portion of the operating lease portfolio that is subject to credit risk. Receivables from financial services comprise claims arising from finance lease contracts and repayment claims from financing loans. The operating lease portfolio is reported under equipment on operating leases in the Group's Consolidated Statement of Financial Position. Lease payments due from operating lease contracts are recognized in receivables from financial services.

The Mercedes-Benz Mobility segment has policies setting the framework for effective risk management at a global as well as a local level. In particular, these policies deal with minimum requirements for all risk-relevant credit processes, the definition of financing products offered, the evaluation of customer quality, requests for collateral and the treatment of unsecured loans and nonperforming claims. The limitation of concentration risks is implemented primarily by means of global limits, which refer to customer exposures. To comply with these limits, Mercedes-Benz Mobility applies approval standards and measures to avoid concentration risks. Only one customer was granted a credit line in the form of a large loan. The Mercedes-Benz Mobility portfolio consists of a large number of small and medium-sized enterprises and private customers from more than 30 countries. At 31 December 2022, this segment accounted for 75% of the portfolio.

With respect to its financing and lease activities, the Group holds collateral for customer transactions limiting actual credit risk through its fair value. The value of collateral generally depends on the amount of the financed assets. The financed vehicles usually serve as collateral. Furthermore, Mercedes-Benz Mobility limits credit risk from financing and lease activities, for example through advance payments from customers.

For the assessment of the default risk of retail and small business customers, scoring systems are applied to evaluate their creditworthiness. Corporate customers are evaluated using internal rating instruments. Both evaluation processes use external credit bureau data if available. The scoring and rating results as well as the availability of security and other risk mitigation instruments, such as advance payments, guarantees and, to a lesser extent, residual debt insurances, are essential elements for credit decisions.

D.86

Maximum risk positions of financial assets, irrevocable loan commitments and financial guarantees

		Maximum risk position	
	Note	2022	2021
In millions of euros			
Liquid assets		**24,739**	30,761
Receivables from financial services	15	**85,549**	82,853
Trade receivables	20	**8,100**	7,703
Derivative financial instruments used in hedge accounting (assets only)	33	**2,463**	1,020
Derivative financial instruments not used in hedge accounting (assets only)	33	**584**	61
Other receivables and financial assets	33	**3,113**	3,258
Irrevocable loan commitments		**3,234**	3,044
Financial guarantees		**551**	829

If, in connection with contracts, a worsening of payment behaviour or other causes of a credit risk are recognized, collection procedures are initiated by claims management to obtain the overdue payments of the customer, to take possession of the asset financed or leased or, alternatively, to renegotiate the impaired contract. Internal restructuring policies and practices are based on the indicators or criteria which, in the judgment of local management, indicate that repayment will probably continue and that the total proceeds expected to be derived from the renegotiated contract exceed the expected proceeds to be derived from repossession and remarketing. In the case of receivables from financial services, significant modifications of financial assets were only made in rare cases and to an insignificant extent.

The allowance ratio increased slightly compared to the previous year due to poorer economic forecasts for 2023 and the sharp increase in provisions for the portfolios of the Russian Mercedes-Benz Mobility companies. A largely constant default rate in the portfolio continues to have a stabilizing effect.

For information on credit risks included in receivables from financial services, see Note 15. Information on the measurement of expected credit losses is provided in Note 1.

Trade receivables
Trade receivables are mostly receivables from worldwide sales of vehicles and spare parts. The credit risk from trade receivables encompasses the default risk of customers, e.g. dealers and general distribution companies, as well as other corporate and private customers.
In order to identify credit risks, the Mercedes-Benz Group assesses the creditworthiness of customers.
The Mercedes-Benz Group manages its credit risk from trade receivables using appropriate IT applications and databases on the basis of internal policies which have to be followed globally.

A significant proportion of the trade receivables from each country's domestic business is secured by various country-specific types of collateral. This collateral includes conditional sales, guarantees and sureties, as well as mortgages and advance payments from customers.

For trade receivables from the export business, the Mercedes-Benz Group also evaluates its customers' creditworthiness by means of an internal rating process with consideration of the respective country risk. In this context, the Annual Financial Statements and other relevant information on the general distribution companies, such as payment history, are used and assessed.

Depending on the creditworthiness of the customers, the Mercedes-Benz Group establishes credit limits and limits credit risks with the following types of collateral:

– credit insurances,

– first-class bank guarantees and

– letters of credit.

These procedures are defined in the export credit guidelines, which have Group-wide validity.

For impairments of trade receivables, the simplified approach is applied, according to which these receivables are allocated to stage 2. Credit losses until maturity for these trade receivables are recognized upon initial recognition.

Further information on trade receivables and the status of impairments recognized is provided in Note 20.

Derivative financial instruments
The Group uses derivative financial instruments exclusively for hedging financial risks that arise from its operational business, financing activities or liquidity management. The Mercedes-Benz Group manages its credit risk exposure in connection with derivative financial instruments through a limit system, which is based on the review of each counterparty's financial strength. This system limits and diversifies the credit risk. As a result, the Mercedes-Benz Group is exposed to credit risk only to a small extent with respect to its derivative financial instruments. In accordance with the Group's risk policy, most derivatives are contracted with counterparties which have an external rating of "A" or better.

Other receivables and financial assets
With respect to other receivables and financial assets included in other financial assets in 2021 and 2022, the Mercedes-Benz Group is exposed to credit risk only to a small extent.

Irrevocable loan commitments
The Mercedes-Benz Mobility segment in particular is exposed to credit risk from irrevocable loan commitments to end customers and retailers. At 31 December 2022, irrevocable loan commitments amounted to €3,234 million (2021: €3,044 million). These loan commitments had a maturity of less than one year and are not subject to a material credit risk based on the current state of knowledge.

Financial guarantees
The maximum potential obligations resulting from financial guarantees amount to €551 million at 31 December 2022 (2021: €829 million) and include liabilities recognized at 31 December 2022 in the amount of €7 million (2021: €15 million). Financial guarantees principally represent contractual arrangements. These guarantees generally provide that in the event of default or nonpayment by the primary debtor, the Group will be required to settle such financial obligations generally up to a contractually agreed amount.

Liquidity risk

Liquidity risk comprises the risk that a company cannot meet its financial obligations in full.

The Mercedes-Benz Group manages its liquidity by holding adequate volumes of liquid assets and by maintaining syndicated credit facilities in addition to the cash inflows generated by its business operations. Additionally, the possibility to securitize receivables of the financial services business (ABS transactions) also reduces the Group's liquidity risk. Liquid assets comprise cash and cash equivalents and marketable debt securities and similar investments. The Group can dispose of these liquid assets at short notice.

Insofar as reverse factoring agreements are entered into, they have no influence on the liquidity risk of the Mercedes-Benz Group, as they relate to a large number of investors and have no impact on the payment terms of the trade payables concerned.

The funds raised are used to finance working capital and capital expenditure as well as the cash needs of the leasing and sales-financing business and unexpected liquidity needs. In accordance with internal policies, the refunding of the leasing and sales-financing business is generally carried out with matching maturities so that financing liabilities have the same maturity profile as the leased assets and the receivables from financial services.

At 31 December 2022, liquidity amounted to €24.7 billion (2021: €30.8 billion). In 2022, significant cash inflows resulted from the Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans segments. Furthermore, sales of shareholdings and other business activities as well as dividends received from Beijing Benz Automotive Co., Ltd. had a positive effect on liquidity. Cash outflows resulted in particular from the repayment of financing liabilities due to the positive liquidity situation. In addition, the investments made in intangible assets and property, plant and equipment and the income taxes paid, as well as the higher dividend payment to the shareholders of Mercedes-Benz Group AG compared to the previous year, had an impact and reduced liquidity. Moreover, there were negative effects from the leasing and sales financing business at Mercedes-Benz Mobility.

From an operating point of view, the management of the Group's liquidity exposures is centralized by a daily cash-pooling process. This process enables the Mercedes-Benz Group to manage its liquidity surplus and liquidity requirements according to the actual needs of the Group and of the companies of the Group. The Group's short-term and mid-term liquidity management takes into account the maturities of financial assets and financial liabilities and estimates of cash flows from business operations.

In general, the Mercedes-Benz Group makes use of a broad spectrum of financial instruments to cover its funding requirements. Depending on funding requirements and market conditions, the Mercedes-Benz Group issues commercial paper, bonds (including green bonds), debt obligations and financial instruments secured by receivables in various currencies. Bank credit facilities are also used to cover financing requirements. Potential downgrades of the Mercedes-Benz Group's credit ratings could have a negative impact on the Group's financing. Since July 2018, the Mercedes-Benz Group has had at its disposal a syndicated credit facility with a volume of €11 billion from a consortium of international banks, which was converted into a sustainability-linked loan in October 2022. It grants the Mercedes-Benz Group additional financial flexibility until 2025. As of 31 December 2022, this credit line had not been utilized.

In addition, customer deposits at Mercedes-Benz Bank are used as a further source of refinancing.

Table D.87 provides an overview of how the future liquidity situation of the Group can be affected by the cash flows from liabilities, financial guarantees and irrevocable loan commitments as of 31 December 2022.

Information on the Group's financing liabilities is also provided in Note 25.

D.87

Liquidity runoff for liabilities and financial guarantees[1]

In millions of euros	Total	2023	2024	2025	2026	2027	≥ 2028
Financing liabilities[2]	119,867	51,922	26,001	13,015	7,078	5,506	16,345
thereof lease liabilities (undiscounted)	2,944	647	447	372	298	247	933
Derivative financial instruments[3]	1,180	749	310	100	6	15	-
thereof with gross settlement	1,069	683	276	91	4	15	-
Cash outflows	30,478	17,089	9,884	2,614	634	257	-
Cash inflows	-29,409	-16,406	-9,608	-2,523	-630	-242	-
thereof with net settlement	111	66	34	9	2	-	-
Cash outflows	111	66	34	9	2	-	-
Trade payables[4]	12,204	12,200	2	2	-	-	-
Miscellaneous other financial liabilities excluding accrued interest and liabilities from financial guarantees	4,804	4,037	375	196	96	76	24
Obligations from sales transactions	4,481	4,481	-	-	-	-	-
Irrevocable loan commitments[5]	3,234	3,234	-	-	-	-	-
Financial guarantees[6]	551	551	-	-	-	-	-
	146,321	77,174	26,688	13,313	7,180	5,597	16,369

1 The amounts were calculated as follows:
(a) If the counterparty can request payment at different dates, the liability is included on the basis of the earliest date on which the Mercedes-Benz Group can be required to pay. The customer deposits of Mercedes-Benz Bank are mostly considered in this analysis to mature within the first year.
(b) The cash flows of floating-interest financial instruments are estimated on the basis of forward rates.
2 The stated cash flows of financing liabilities consist of their undiscounted principal and interest payments.
3 The undiscounted sum of the cash flows of the derivative financial liabilities is shown for the respective year.
4 The cash outflows of trade payables are undiscounted.
5 The maximum available amounts are stated.
6 The maximum potential obligations under the issued financial guarantees are stated. It is assumed that the amounts are due within the first year.

Country risk

Country risk is the risk of economic loss arising from changes of political, economic, legal or social conditions in the respective country, e.g. resulting from sovereign measures such as expropriation or interdiction of foreign currency transfers.

The Mercedes-Benz Group is exposed to country risk mainly resulting from cross-border funding or collateralization of Group companies and customers, from investments in subsidiaries, associated companies, joint ventures and joint operations as well as from cross-border trade receivables. Country risks also arise from cross-border cash deposits at financial institutions.

The Mercedes-Benz Group manages these risks via country exposure limits (e.g., for hard currency portfolios of financial services entities). An internal rating system serves as a basis for the Mercedes-Benz Group's risk-oriented country exposure management; it assigns all countries to risk classes, with consideration of both external ratings and capital market indications of country risks.

Finance-market risks

The global nature of its businesses exposes the Mercedes-Benz Group to significant market risks resulting from fluctuations in foreign currency exchange rates, interest rates and commodity prices. The Group is also exposed to equity price risk in connection with its investments in listed companies.

The Mercedes-Benz Group manages market risks to minimize the impact of fluctuations in foreign exchange rates and interest rates on the earnings of the Group and its segments. The Group calculates its overall net-exposure to these market risks to provide the basis for hedging decisions, which include the selection of hedging instruments and the determination of hedging volumes and the corresponding periods. The hedging strategy is specified at Group level and uniformly implemented in the segments. Decisions regarding, for example, currencies and asset-liability management (interest rates) are made by a committee that meets regularly. Net-exposures are the basis for the hedging strategies and are updated regularly. The Mercedes-Benz Group usually counteracts the risk of short-term fluctuations in raw-material prices by means of price escalation clauses in the supply contracts. Power purchase agreements are also concluded to reduce electricity price risks. Power purchase agreements are purchase agreements that include fixed purchase prices of the electricity generated by a specific plant for generating wind or solar power. To a limited extent, derivative financial instruments are used to hedge precious metal purchases.

Certain existing benchmark interest rates including those of the London Interbank Offered Rate (for USD, GBP, CHF and JPY) were comprehensively and internationally reformed. As a result, those interest rates were gradually abolished and replaced with alternative risk-free reference rates. Alternative interest rates were developed on a national level in the context of the respective legal systems and currencies; they can therefore vary with regard to their structure, methodology and period of publication.

Despite market uncertainty, the existing benchmark interest rates for USD, for example, are still applied as reference rates in financial markets and have an impact on the valuation of financial transactions. This also applies for financial instruments in hedging relationships with a maturity beyond the end of 2022. With EURIBOR as well as GBP, CHF and JPY LIBOR reform already implemented, the contractual adjustment of financial instruments was made by means of a corresponding interest rate risk reference by 31 December 2021. The material share of interest rate risk hedging relationships that is still affected by the benchmark reform is based on the USD currency.

The Mercedes-Benz Group expects the conversion of the outstanding reference rates of hedging instruments and their underlying transactions to be identical and without any material delay. The Mercedes-Benz Group continues to consider the economic relationship and thus the continuation of hedge accounting to be still existing as of 31 December 2022.

The nominal values of the affected hedging instruments that are included in a hedging relationship can be found in table D.84.

D.88

Unreformed contracts in the course of the IBOR-reform

	USD LIBOR	
	Total amount of unreformed contracts	
	At 31 December	
	2022	2021
In millions of euros		
Financial assets	**-**	-
Financial liabilities	**4,790**	6,986
Derivatives	**9,258**	18,146

The effect of the application of the new interest rates on the Consolidated Financial Statements is being reviewed on an ongoing basis. In order to conduct financial transactions based on the new indices, the Mercedes-Benz Group is preparing its IT-systems accordingly. Uncertainty still exists about future market standards with interest conventions for individual financial products (cash products and interest derivatives) that reference the new risk-free rates. Contracts that have not been converted are shown in table D.88.

As part of its risk management system, the Mercedes-Benz Group employs value-at-risk analyses. In performing these analyses, the Mercedes-Benz Group quantifies its market risk due to changes in foreign currency exchange rates and interest rates and certain commodity prices on a regular basis by predicting the potential loss over a target time horizon (holding period) and confidence level.

The value-at-risk calculations employed:

– Express potential losses in fair values, and

– assume a 99% confidence level and a holding period of five days.

At the Group level, the Mercedes-Benz Group calculates the value at risk for exchange rate and interest rate risk according to the variance-covariance approach. The value-at-risk calculation method for commodity hedging instruments is based on a Monte Carlo simulation.

When calculating value at risk using the variance-covariance approach, the Mercedes-Benz Group first computes the current market value of the Group's financial instruments portfolio. Then the sensitivity of the portfolio value to changes in the relevant market risk factors, such as particular foreign currency exchange rates or interest rates of specific maturities, is quantified. Based on volatilities and correlations of these market risk factors, which are obtained from the RiskMetrics™ dataset, a statistical distribution of potential changes in the portfolio value at the end of the holding period is computed. The loss which is reached or exceeded with a probability of only 1 % can be derived from this calculation and represents the value at risk.

The Monte Carlo simulation uses random numbers to generate possible changes in market risk factors consistent with current market volatilities. The changes in market risk factors allow the calculation of a possible change in the portfolio value over the holding period. Running multiple iterations of this simulation leads to a distribution of portfolio value changes. The value at risk can be determined based on this distribution as the portfolio value loss which is reached or exceeded with a probability of 1%.

Exchange-rate risk
Transaction risk and currency risk management.

The global nature of the Mercedes-Benz Group's businesses exposes cash flows to risks arising from fluctuations in exchange rates. These risks primarily relate to fluctuations between the euro and the US dollar, the Chinese renminbi, the British pound and other currencies such as currencies of growth markets. In the operating vehicle business, the Group's exchange rate risk primarily arises when revenue is generated in a currency that is different from the currency in which the revenue related costs are incurred (transaction risk). It may be inadequate to cover the costs if the value of the currency in which the revenue is generated declined in the interim relative to the value of the currency in which the costs were incurred. The risk exposures serve as a basis for analysing exchange rate risks at Group level. In addition, the Group is indirectly exposed to a transaction risk from its equity-method investments.

The Group's overall currency exposure is reduced by natural hedging, which consists of the currency exposures of the business operations of different entities and segments partially offsetting each other at Group level. These natural hedges eliminate the need for hedging to the extent of the matched exposures. To provide an additional natural hedge against any remaining transaction risk exposure, the Mercedes-Benz Group generally strives to increase cash outflows in the same currencies in which the Group has a net excess inflow.

In order to mitigate the impact of currency exchange rate fluctuations for the business operations (future transactions), the Mercedes-Benz Group continually assesses its exposure to exchange rate risks and hedges a portion of those risks by using derivative financial instruments. A committee manages the Group's exchange rate risk and its hedging transactions through currency derivatives. The committee consists of representatives of the relevant segments and corporate functions. The Corporate Treasury department aggregates foreign currency exposures from the companies of the Group and the operational units and implements the committee's decisions concerning foreign currency hedging through transactions with international financial institutions. Suitable measures are generally taken without delay to eliminate any over-hedging regarding hedging transactions caused by changes in exposure. Moreover, designated hedging relationships are reviewed with respect to any requirements to discontinue hedge accounting.

The Group's targeted hedge ratios for forecast operating cash flows in foreign currencies are generally determined using a step-by-step method. Depending on the nature of the underlying risks, the hedging rates decrease the further the expected cash flows are in the future. On the one hand, the hedging horizon is naturally limited by uncertainty related to cash flows that lie far in the future; on the other hand, it may also be limited by the fact that appropriate currency contracts are not available. This step-by-step method aims to limit risks for the Group from unfavourable movements in exchange rates while preserving sufficient flexibility to participate in favourable developments. Based on this step-by-step method and depending on the market outlook, the committee determines the hedging horizon, which usually varies from one to five years, as well as the average hedge ratios. Reflecting the character of the underlying risks, the hedge ratios decrease with increasing maturities. At year-end 2022, currency management for calendar year 2023 showed an unhedged position in the automotive business in calendar year 2023 of 17% of the underlying forecasted cash flows in US dollars and an unhedged position of 28% of the underlying forecasted cash flows in British pounds, while the forecasted cash flows in Chinese renminbi were almost fully hedged with an unhedged position of 1 %.

To cover foreign currency exposure risks of the vehicle business operations forward foreign exchange contracts and currency options are primarily used. The Mercedes-Benz Group's policies call for a mixture of these financial instruments depending on the assessment of market conditions. Value at risk is used to measure the exchange rate risk inherent in these derivative financial instruments.

Table D.89 shows the period-end, high, low and average value-at-risk figures of the exchange rate risks for the 2022 and 2021 portfolios of derivative financial instruments, which were entered into primarily in connection with the vehicle business operations. Average exposure has been computed on an end-of-quarter basis. The offsetting transactions underlying the derivative financial instruments are not included in the following value-at-risk presentation, since they primarily comprise forecasted cash-flows. See also table D.84.

Hedge accounting. When designating derivative financial instruments, a hedge ratio of 1 is applied. In addition, the respective volume and currency of the hedge and the underlying transaction as well as maturity dates are matched. The Group ensures an economic relationship between the underlying transaction and the hedging instrument by ensuring consistency of currency, volume and maturity. Option premiums and also forward components are not designated into the hedging relationship, but the hedging costs are deferred in other comprehensive income and recognized in profit or loss at the due date of the underlying transaction or recognized as adjustment of acquisition cost of non-financial assets. The effectiveness of the hedge is assessed at the start of and during the hedging relationship. Possible sources of ineffectiveness of the hedging relationship are:

– Changes in the credit risk on the measurement of the used hedging instrument which are not reflected in the change of the hedged currency risk.

– Changes in the timing of the hedged transactions.

Please refer to table D.81. There were no significant effects on earnings in 2022 and 2021.

D.89

Value at risk for exchange rate risk, interest rate risk and commodity price risk

	2022				2021			
	Period-end	High	Low	Average	Period-end	High	Low	Average
In millions of euros								
Exchange rate risk (from derivative financial instruments)	**932**	**1,598**	**932**	**1,165**	512	512	326	381
Interest rate risk	**275**	**492**	**275**	**351**	202	217	149	188
Commodity price risk (from derivative financial instruments)	**0**	**4**	**0**	**2**	4	12	4	8

The development of the value at risk from foreign currency hedging in 2022 was primarily determined by the increase in volatilities and the volume of hedging transactions.

The Group's investments in liquid assets or refinancing activities are generally selected so that possible currency risks are minimized. Transaction risks arising from liquid assets or payables in foreign currencies that result from the Group's investment or refinancing on money and capital markets are generally hedged against currency risks at the time of investing or refinancing in accordance with the Mercedes-Benz Group's internal policies. The Group uses appropriate derivative financial instruments (e.g. cross-currency interest rate swaps) to hedge against currency risk.

Since currency risks arising from the Group's investment or refinancing in foreign currencies and the respective hedging transactions generally offset each other, these derivative financial instruments are not included in the value-at-risk calculation presented.

Effects of currency translation risk. For purposes of Mercedes-Benz Group's Consolidated Financial Statements, the income and expenses and the assets and liabilities of subsidiaries located outside the euro zone are converted into euros. Therefore, period-to-period changes in average exchange rates may cause translation effects that have a significant impact on, for example, revenue, segment profit/loss (EBIT) and assets and liabilities of the Group. Unlike exchange rate transaction risk, exchange rate translation risk does not necessarily affect future cash flows. The Group's equity position reflects changes in carrying amounts caused by exchange rates. In general, the Mercedes-Benz Group does not hedge against exchange rate translation risk.

Interest-rate risk
The Mercedes-Benz Group uses a variety of interest rate sensitive financial instruments to manage the liquidity needs of the Group. A substantial volume of interest rate sensitive assets and liabilities results from the leasing and sales financing business operated by the Mercedes-Benz Mobility segment. The Mercedes-Benz Mobility companies enter into transactions with customers that primarily result in fixed-rate receivables. The Mercedes-Benz Group's general policy is to match the refinancing of interest-bearing assets in terms of maturities and interest rates wherever economically feasible. However, for a narrowly limited portion of the receivables portfolio in selected and developed markets, Mercedes-Benz Mobility does not match refinancing in terms of maturities in order to take advantage of market opportunities. This results in the Mercedes-Benz Group being exposed to interest rate risks.

A committee consisting of representatives of the relevant segments and the corporate functions manages the interest rate risk by setting targets for the interest rate risk position. The Corporate Treasury department and the local Mercedes-Benz Group companies are jointly responsible for achieving these targets. As separate functions, the Treasury Controlling and the Mercedes-Benz Mobility Controlling & Reporting department monitor target achievement on a monthly basis. In order to achieve the targeted interest rate risk positions in terms of maturities and interest rate fixing periods, the Mercedes-Benz Group also uses derivative financial instruments such as interest rate swaps. The interest rate risk position is assessed by comparing assets and liabilities for corresponding maturities, including the impact of the relevant derivative financial instruments.

Derivative financial instruments are also used in conjunction with the refinancing related to the automotive segments and liquidity management. The Mercedes-Benz Group steers the funding activities of the automotive segments and the financial services business at Group level.

Table D.89 shows the period-end, high, low and average value-at-risk figures of the interest rate risk for the 2022 and 2021 portfolios of interest rate sensitive primary financial instruments and derivative financial instruments of the Group, including the financial instruments of the financial services business. Liabilities from leasing contratcs for which the Mrecedes-Benz Group acts as a lessee are not included in the value-at-risk of the interest rate risk. Average exposure has been computed on an end-of-quarter basis.

In the course of 2022, changes in the value at risk of interest rate sensitive financial instruments were primarily determined by the development of interest rate volatilities.

Hedge accounting. When designating derivative hedging instruments, the Mercedes-Benz Group generally applies a hedge ratio of 1. The respective volumes, interest curves, currencies and maturity dates of the underlying transaction and the hedging instrument are generally matched. In the case of combined derivative financial instruments for interest currency hedges, the cross-currency basis spread is not designated into the hedge relationship, but deferred as a hedging cost in other comprehensive income and recognized in profit or loss over the hedge term. The Group ensures an economic relationship between the underlying transaction and the hedging instrument by ensuring consistency of interest rates, maturity terms and nominal amounts. In the case of hedging for ABS transactions of private placements, the risk of the market interest rate component is partly protected, which historically covers on average more than 70% of the change in value of the total interest rate. The effectiveness of the hedge is assessed at the beginning and during the hedging relationship using the hypothetical derivative method. Possible sources of ineffectiveness of the hedging relationship are:

– Effects of the credit risk on the fair value of the hedging instruments in use which are not reflected in the change in the hedged interest rate risk.

– No perfect match for individual parameters of the underlying hedged transactions and the hedging instruments used.

– Premiums on hedging instruments for hedging ABS transactions.

There were no material effects on earnings in the years 2021 and 2022.

Commodity-price risk

The Mercedes-Benz Group is exposed to the risk of changes in commodity prices in connection with procuring raw materials and manufacturing supplies used in production. The Mercedes-Benz Group usually counteracts the risk of short-term fluctuations in raw-material prices by means of price escalation clauses in the supply contracts. The Mercedes-Benz Group also concludes power purchase agreements for wind and solar energy in order to protect itself from fluctuations in energy prices and ensure long-term, sustainable procurement of electricity. The value of these contracts is based on the difference between the fixed purchase price and the future expected electricity prices. A small portion of the raw-material price risk relating to the forecasted procurement of precious metals is hedged with the use of derivative financial instruments. The Mercedes-Benz Group has decided to suspend these hedging strategies for precious metals until further notice and to phase out existing hedges.

Table D.89 shows the period-end, high, low and average value-at-risk figures for the 2022 and 2021 portfolio of derivative financial instruments used to hedge commodity price risk. Average exposure has been computed on an end-of-quarter basis. The transactions underlying the derivative financial instruments are not included in the value-at-risk presentation. See also table D.84.

In 2022, the decrease of the value at risk from commodity hedging was caused by a decrease in the hedging volume.

Hedge accounting. When designating derivative hedging instruments, the Mercedes-Benz Group generally applies a hedge ratio of 1. The respective volumes and parameters relevant for the valuation of the hedged item and the hedging instrument as well as maturity dates are matched. The Group ensures an economic relationship between the hedged item and the hedging instrument by ensuring consistency of volumes, parameters relevant for valuation and maturity terms. The effectiveness of the hedge is assessed at the start of and during the hedging relationship. Possible sources of ineffectiveness of the hedging relationship are:

– Effects of the credit risk on the fair value of the hedging instrument in use which are not reflected in the change in the hedged commodity price risk.

– Changes in the timing of the hedged transactions.

The nominal volumes of hedging instruments not designated in a hedging relationship, in 2022 amount to €12 billion (2021: €12 billion) for derivatives used to hedge interest rate risks and €15 billion (2021: €8 billion) for derivatives used to hedge exchange rate risks, as well as €644 million (2021: €17 million) for derivatives used to hedge commodity price risks.

Equity-price risk

The Mercedes-Benz Group predominantly holds investments in shares of companies which are classified as long-term investments, some of which are accounted for in the Consolidated Financial Statements using the equity method, such as the share in Daimler Truck Holding AG and BAIC Motor. These investments are not included in a market risk assessment by the Group.

35. Segment reporting

Reported segments
The Group comprises the segments Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans and Mercedes-Benz Mobility. Until 31 December 2021, the Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans segments were aggregated into one reportable segment due to their comparable long-term average return on sales as well as their comparable revenue development and capital intensity. After the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business in December 2021, the two segments have been reported separately from 1 January 2022. The segment figures for 2021 have been restated accordingly.

The segment information relates to continuing operations. The reported segment Daimler Trucks & Buses until spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business is included in the discontinued operations in 2021 and is therefore not part of the segment information presented.

The breakdown of segments corresponds to the internal organizational and reporting structure.

The vehicle segments develop and manufacture premium and luxury passenger cars and vans. In addition to the Mercedes-Benz brand, the brand portfolio of the Mercedes-Benz Cars segment encompasses the brands Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach and Mercedes-EQ. The Mercedes me brand provides access to the digital services of Mercedes-Benz Cars. At Mercedes-Benz Vans, the vans are sold under the Mercedes-Benz brand. Corresponding spare parts and accessories are also sold.

The Mercedes-Benz Mobility segment supports the sales of the Mercedes-Benz Group's vehicle brands worldwide. The product range mostly contains made-to-measure mobility and financial services. These services range from leasing and financing packages for end customers and dealers to insurance solutions, flexible subscription and rental models and fleet management services for business customers, with the latter primarily offered via the Athlon brand. Furthermore, Mercedes-Benz Mobility is active in the area of innovative mobility services.

Reconciliation
The reconciliation includes functions and services provided by the Group's headquarters as well as by companies of the Group not allocated to the segments (e. g. Daimler Truck Holding AG). In addition, the reconciliation includes items at the corporate level and the effects on earnings of eliminating intra-Group transactions between the segments.

Internal management and reporting structure
The internal management and reporting structure at the Mercedes-Benz Group is principally based on the accounting policies according to IFRS that are described in Note 1.

The measure of the Group's net profit or loss used by the Mercedes-Benz Group's management and reporting structure is referred to as "EBIT". EBIT comprises gross profit, selling and general administrative expenses, research and non-capitalized development costs, other operating income/expense, and the gains/losses on equity-method investments, as well as other financial income/expense.

In justified individual cases, effects on the Group's Consolidated Statement of Income, Consolidated Statement of Financial Position, and Consolidated Statement of Cash Flows are not allocated to the corresponding segment based on a legal point of view, but the segment report rather follows an economic approach.

Intersegment revenue is generally recorded at prices that approximate market terms.

Transactions between the segments are generally eliminated in the reconciliation. The elimination of effects connected with intra-Group transfers of equity investments normally takes place in the segments involved. The effects on earnings at the Group are normally recognized in the corresponding segment upon completion of the external transaction. Some simplifications have been made in the segment reporting with regard to accounting for leasing agreements in connection with intra-Group transactions.

Segment assets principally comprise all assets. The assets of the Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans segments exclude income-tax assets, assets from defined benefit pension plans and other post-employment benefit plans, and certain financial instruments (including liquidity). Segment liabilities principally comprise all liabilities. The Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans reporting segments' liabilities exclude income-tax liabilities, liabilities from defined benefit pension plans and other post-employment benefit plans, and certain financial instruments (including financing liabilities).

The residual-value risks associated with the Group's operating leases and receivables from financial services are generally borne by the segments, which manufactured the leased vehicles. Risk sharing is based on agreements between Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans and Mercedes-Benz Mobility; the terms vary by vehicle segment and geographic region.

Non-current assets consist of intangible assets, property, plant and equipment, and equipment on operating leases.

Capital expenditures for intangible assets and property, plant and equipment reflect the cash-effective additions to these intangible assets and property, plant and equipment insofar as they do not relate to capitalized borrowing costs or goodwill.

Depreciation and amortization may also include impairments insofar as they do not relate to goodwill impairment according to IAS 36.

Amortization of capitalized borrowing costs is not included in the amortization of intangible assets or depreciation of property, plant and equipment.

Tables D.90 and D.91 present segment information for the years ended 31 December 2022 and 2021.

D.90

Segment information

In millions of euros	Mercedes-Benz Cars	Mercedes-Benz Vans	Mercedes-Benz Mobility	Total Segments	Reconciliation	Mercedes-Benz Group
2022						
External revenue	**107,359**	**16,427**	**26,231**	**150,017**	**-**	**150,017**
Intersegment revenue	**4,242**	**790**	**723**	**5,755**	**-5,755**	**-**
Total revenue	**111,601**	**17,217**	**26,954**	**155,772**	**-5,755**	**150,017**
Segment profit/loss (EBIT)	**16,340**	**1,897**	**2,428**	**20,665**	**-207**	**20,458**
thereof gains/losses on equity-method investments	**1,586**	**122**	**-209**	**1,499**	**233**	**1,732**
thereof profit/loss from compounding and effects from changes in discount rates of provisions for other risks	**457**	**86**	**2**	**545**	**-**	**545**
Segment assets	**91,908**	**10,036**	**142,524**	**244,468**	**-8,138**	**236,330**
thereof carrying amounts of equity-method investments	**4,479**	**328**	**271**	**5,078**	**8,452**	**13,530**
Segment liabilities	**51,964**	**9,025**	**128,948**	**189,937**	**-12,290**	**177,647**
Additions to non-current assets	**12,687**	**1,295**	**11,277**	**25,259**	**-173**	**25,086**
thereof investments in intangible assets	**3,197**	**179**	**43**	**3,419**	**-1**	**3,418**
thereof investments in property, plant and equipment	**3,265**	**199**	**18**	**3,482**	**-1**	**3,481**
Depreciation and amortization of non-current assets	**7,213**	**620**	**6,130**	**13,963**	**-72**	**13,891**
thereof amortization of intangible assets	**2,143**	**186**	**68**	**2,397**	**3**	**2,400**
thereof depreciation of property, plant and equipment	**3,800**	**266**	**56**	**4,122**	**-1**	**4,121**

D.91

In millions of euros	Mercedes-Benz Cars	Mercedes-Benz Vans	Mercedes-Benz Mobility	Total Segments	Reconciliation	Mercedes-Benz Group
2021[1]						
External revenue	92,884	13,655	26,902	133,441	452	133,893
Intersegment revenue	3,828	1,080	1,039	5,947	-5,947	-
Total revenue	96,712	14,735	27,941	139,388	-5,495	133,893
Segment profit/loss (EBIT)	12,487	1,143	3,493	17,123	-1,095	16,028
thereof gains/losses on equity-method investments	1,478	107	-140	1,445	-93	1,352
thereof profit/loss from compounding and effects from changes in discount rates of provisions for other risks	89	7	-2	94	1	95
Segment assets	86,495	9,418	146,196	242,109	-8,693	233,416
thereof carrying amounts of equity-method investments	3,733	323	471	4,527	9,061	13,588
Segment liabilities	51,530	8,669	131,748	191,947	-16,140	175,807
Additions to non-current assets	13,028	1,198	13,125	27,351	2,115	29,466
thereof investments in intangible assets	2,396	60	61	2,517	224	2,741
thereof investments in property, plant and equipment	3,589	198	78	3,865	714	4,579
Depreciation and amortisation of non-current assets	7,209	670	6,183	14,062	1,004	15,066
thereof amortisation of intangible assets	2,102	210	79	2,391	161	2,552
thereof depreciation of property, plant and equipment	3,593	275	64	3,932	498	4,430

1 In 2021, the key figures are presented as continuing operations with the exception of additions to and amortization of non-current assets. The additions to and depreciation on assets contain the scope of the Daimler commercial vehicle business up to the time of the spin-off and hive-down.

Reconciliation

Table D.92 shows the reconciliation of EBIT according to segment reporting to the Consolidated Statement of Income.

The reconciliation of segment assets and liabilities to relevant amounts for the Group is shown in table D.93

The **gains/losses on equity-method investments** includes the positive profit contribution of €226 million (2021: loss of €1 million) from Daimler Truck Holding AG. Earnings in the previous year are reduced by impairments of the carrying amount of the investment in BAIC Motor of €120 million.

The line item **other reconciling items** includes expenses in connection with the sale individual investments and business activities to Daimler Truck Holding AG or its subsidiaries (2021: spin-off and hive-down of the Daimler Trucks & Buses segment reported until this point in time).

D.92

Reconciliation of EBIT to Group figures

	2022	2021
In millions of euros		
Total of segments' profit/loss (EBIT)	**20,665**	17,123
Profit/loss from spin-off and hive-down (after transaction costs)	**-**	-782
Gains/losses on equity-method investments	**233**	-93
Other reconciling items	**-458**	-212
Eliminations	**18**	-8
EBIT as shown in the Consolidated Statement of Income	**20,458**	16,028

D.93

Reconciliation of segment assets and liabilities to Group figures

	2022	2021
In millions of euros		
Total of segment assets	**244,468**	242,109
Equity-method investment in DTHAG	**8,199**	8,762
Other equity-method investments[1]	**253**	299
Income-tax assets[2]	**3,107**	2,906
Other reconciling items and eliminations	**-19,697**	-20,660
Segment assets Group	**236,330**	233,416
Unallocated financial assets (including liquidity) and assets from pensions and similar obligations[2]	**23,685**	26,415
Total assets Group	**260,015**	259,831
Total of segment liabilities	**189,937**	191,947
Income-tax liabilities[2]	**7,614**	4,721
Other reconciling items and eliminations	**-19,904**	-20,861
Segment liabilities Group	**177,647**	175,807
Unallocated financial liabilities and liabilities from pensions and similar obligations[2]	**-4,172**	10,857
Total equity Group	**86,540**	73,167
Total equity and liabilities Group	**260,015**	259,831

1 This mainly comprises the carrying amount of BAIC Motor.
2 Unless these are attributable to Mercedes-Benz Mobility.

Revenue and non-current assets by region

With respect to information on geographical regions, revenue is allocated to countries based on the location of the customer; non-current assets are presented according to the physical location of these assets.

Revenue from external customers and non-current assets by region are shown in table D.94.

D.94

Revenue and non-current assets by region

	Revenue		Non-current assets	
	2022	2021	**2022**	2021
In millions of euros				
Europe	**56,487**	51,044	**61,983**	62,058
thereof Germany	**23,085**	20,733	**45,587**	44,421
North America	**40,091**	33,105	**19,722**	22,181
thereof United States	**35,829**	29,284	**17,883**	20,010
Asia	**45,558**	40,126	**2,159**	1,660
thereof China	**27,324**	25,173	**537**	564
Other markets	**7,881**	9,618	**807**	1,436
	150,017	133,893	**84,671**	87,335

36. Capital management

Net assets and value added represent the basis for capital management at the Mercedes-Benz Group. The assets and liabilities of the segments in accordance with IFRS provide the basis for the determination of net assets at Group level. Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans are accountable for the net operating assets; all assets, liabilities and provisions for which they are responsible for in day-to-day operations are therefore allocated to them. Performance measurement at Mercedes-Benz Mobility is on an equity basis, in line with the usual practice in the banking business. Net assets at Group level additionally include assets and liabilities from income taxes as well as other corporate items and eliminations.

Average annual net assets are calculated on the basis of average quarterly net assets. The average quarterly net assets are calculated as an average of the net assets at the beginning and the end of the quarter and are shown in table D.95.

D.95

Average net assets

In millions of euros	**2022**	2021
Mercedes-Benz Cars	**38,189**	33,031
Mercedes-Benz Vans	**885**	835
Mercedes-Benz Mobility[1]	**14,466**	15,681
Net assets of the segments	**53,540**	49,547
Daimler commercial verhicle business[2]	**-**	7,625
Equity-method investment in DTHAG[3]	**8,078**	1,095
Other equity-method investments[4]	**303**	361
Assets and liabilities from income taxes[5]	**-3,818**	131
Other corporate items and eliminations[5]	**422**	-362
Net assets of the Mercedes-Benz Group	**58,525**	58,397

1 Equity.
2 Reported segment Daimler Trucks & Buses until spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business. In the fourth quarter of 2021, no amounts have been considered for the deconsolidated Daimler commercial vehicle business.
3 The equity-method investment in DTHAG was taken into account from the fourth quarter of 2021.
4 To the extent not allocated to the segments.
5 To the extent not allocated to Mercedes-Benz Mobility.

The cost of capital of the Group's average net assets is reflected in value added. Value added shows the extent to which the Group achieves or exceeds the minimum return requirements of the shareholders, thus creating additional value. The required rate of return on net assets, and thus the cost of capital rate, is derived from the minimum rates of return that equity investors and lenders expect on their invested capital. In the reporting period, the cost of capital used for the internal capital management amounted to 8% after taxes.

The objective of capital management is to increase value added, among other things, by optimizing the cost of capital. This is achieved on the one hand by the management of the net assets, e.g. by optimizing working capital, which is within the operational responsibility of the segments. In addition, taking into account legal regulations, the Mercedes-Benz Group strives to optimize the costs and risks of its capital structure and, consequently, the cost of capital rate. Examples of this include a balanced relationship between equity and financial liabilities as well as an appropriate level of liquidity, oriented towards the operational requirements.

37. Earnings per share

The calculation of basic and diluted earnings per share is based on net profit attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG. Following the expiration of the stock option plan in 2014, dilutive effects no longer exist. The profit attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG (basic and diluted) amounts to €14,501 million (2021: €10,695 million). The weighted average number of shares outstanding (basic and diluted) amounts to 1,069.8 million (2021: 1,069.8 million).

38. Related-party disclosures

Related parties (companies or persons) are deemed to be associated companies, joint ventures and unconsolidated subsidiaries, as well as persons who exercise a significant influence on the financial and business policy of the Mercedes-Benz Group. The latter category includes all persons in key positions and their close family members. At the Mercedes-Benz Group, those persons are the members of the Board of Management and of the Supervisory Board and their close family members.

Related companies
Business transactions with related companies are generally carried out at market terms. Most of the goods and services supplied between the Group and related companies comprise transactions with associated companies and joint ventures and are shown in table D.96.

Associated companies
As shown in table D.96, the business relationships with associated companies mainly relate to Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck), which is allocated to the reconciliation, and to LSH Auto International Limited (LSHAI) and Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), which are allocated to the Mercedes-Benz Cars segment.

Upon the spin-off and hive-down taking effect in December 2021, Daimler Truck Holding AG was reported as an associated company. There are numerous relationships in the scope of ordinary business between the Mercedes-Benz Group and Daimler Truck, for example, the purchase and sale of goods and services and leasing agreements. In addition, there is an interim provision of services by corporate functions that are included under other operating income. These services include in particular IT (€276 million), logistics (€181 million) and human resources (€85 million).

The leased equipment of the Mercedes-Benz Mobility segment include commercial vehicles produced by Daimler Truck which have been acquired from external dealers or other third parties not related to the Mercedes-Benz Group. Mercedes-Benz Mobility usually receives a residual-value guarantee from Daimler Truck for this leased equipment in connection with the obligation to return the respective commercial vehicles to Daimler Truck. At 31 December 2022 this guarantee was €383 million (31 December 2021: €685 million).

Additionally, the Mercedes-Benz Group will continue the leasing and sales-financing business for Daimler Truck's commercial vehicles in some markets. To this end, Mercedes-Benz Mobility acquires these vehicles from Daimler Truck and leases them to the end customers. Insofar as a mandatory vehicle return to Daimler Truck has been agreed, a leasing contract (head lease) between Mercedes-Benz Mobility and Daimler Truck is shown. The contract between Mercedes-Benz Mobility and the end customer constitutes a sublease in this respect. The receivables and right-of-use assets shown in Table D.96 include demands for the repurchase of vehicles of €1,312 million (31 December 2021: €1,617 million) shown in receivables from financial services and right-of-use assets of €548 million (31 December 2021: €1,060 million) vis-à-vis Daimler Truck shown in leased assets. These right-of-use assets were depreciated as planned by €399 million in 2022. Furthermore, table D.96 shows right-of-use-assets of Daimler Greater China Ltd. vis-à-vis BBAC of €94 million (31 December 2021: €103 million) resulting from a leasing contract.

As described in Note 3, further sales and transfers of operating interests and business activities took place in 2022. Effects on earnings from these transactions are not included in the table D.96.

In addition, the Mercedes-Benz Group holds a minority interest of €162 million (31 December 2021: €209 million) in real estate companies controlled by Daimler Truck Group, which is shown as debt instruments in other financial assets.

Off-balance-sheet obligations relate especially to the Daimler Truck Group and the joint venture Automotive Cells Company SE. At 31 December 2022, they amounted to a total of €467 million (31 December 2021: €569 million).

Joint ventures

On 1 July 2022 an agreement became effective in favour of smart Automobile Co., Ltd. (smart), a joint venture of Mercedes-Benz AG and Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. This agreement would require the shareholders to provide financial support up to a maximum amount of €612 million each if, and to the extent, that smart is not able to perform its payment obligations under a syndicated loan agreement. Smart is allocated to the Mercedes-Benz Cars segment.

Note 14 provides further details of the business activities of the significant associated companies and joint ventures, as well as of the significant transactions in the years 2022 and 2021.

Contributions to plan assets

Mercedes-Benz Pension Trust e.V. manages the plan assets on a fiduciary basis to cover pension obligations in Germany and is therefore a related party of the Mercedes-Benz Group. Another related party is Mercedes-Benz Pensionsfonds AG. Mercedes-Benz Group AG bears non-significant expenses and provides services for both companies. See also Note 23 for further information.

Subsequent liability

In 2019, Mercedes-Benz Group AG hived down assets and liabilities of the Mercedes-Benz Cars & Vans segment at that time into Mercedes-Benz AG and of the former Daimler Trucks & Buses segment into Daimler Truck AG. As legal entities involved in the hive-down, Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG and Daimler Truck AG are jointly and severally liable pursuant to Section 133 Subsections 1 and 3 of the German Transformation Act (UmwG) for the liabilities of Mercedes-Benz Group AG incurred prior to the effective date of the hive-down. Those of the aforementioned legal entities to which the relevant liabilities are not assigned under the hive-down agreement are, however, only liable for those liabilities if they fall due within five years of the announcement of the entry of the hive-down in the commercial register of Mercedes-Benz Group AG and claims therefrom are established in court or in another manner as described in Section 133 of the German Transformation Act (UmwG). The hive-down of the Daimler commercial vehicle business in 2021 resulted in a subsequent liability relationship outside the Group.

The stipulations existing in this context, in particular on the procedure for regulating the internal settlements between the participating legal entities, are laid down in the hive-down agreement of 25 March 2019.

The aforementioned period is ten years for pension obligations based on the German Company Pensions Act (BetrAVG) that existed before the hive-down took effect. Mercedes-Benz Group AG and Mercedes-Benz AG do not expect any outflow of liquidity from the respective other legal entity due to the plan assets being available in a sufficient volume.

According to the current appraisal, an actual claim with respect to the subsequent liability relationship between the entities is considered to be unlikely.

Related persons

Throughout the world, the Group has business relationships with numerous entities that are customers and/or suppliers of the Group. Those customers and/or suppliers include companies that have a connection with some of the members of the Board of Management or of the Supervisory Board and close family members of those board members of Mercedes-Benz Group AG or of its subsidiaries.

Board of Management and Supervisory Board members and close family members of those board members may also purchase goods and services from Mercedes-Benz Group AG or its subsidiaries as customers. When such business relationships exist, transactions are concluded at market terms.

See Note 39 for information on the remuneration of the board members.

D.96

Transactions with related companies

	Income from sales of goods and services and other income[1]		Expense from purchases of goods and services and other expense[1]		Receivables and right-of-use-assets		Liabilities	
					At 31 December[2]		At 31 December[3]	
	2022	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021
In millions of euros								
Associated companies	**18,601**	15,466	**2,653**	968	**4,842**	6,027	**557**	723
thereof Daimler Truck	**1,120**	80	**2,120**	123	**2,262**	3,426	**332**	533
thereof LSHAI	**9,641**	8,465	**232**	535	**887**	565	**23**	21
thereof BBAC	**7,821**	6,573	**300**	294	**1,646**	2,007	**195**	168
Joint ventures	**639**	1,737	**32**	872	**93**	153	**1**	139

1 Transactions between the companies disposed of as part of the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicles business and related parties of the Mercedes-Benz Group are taken into account up until the time of the spin-off and hive-down in 2021.
2 After total loss allowances of €52 million (31 December 2021: €22 million).
3 Including liabilities from default risks from guarantees for related parties.

39. Remuneration of the members of the Board of Management and the Supervisory Board

Remuneration granted during the financial year to the members of the Board of Management and the Supervisory Board who were active in 2022 is shown in table D.97.

Expenses for variable remuneration of the Board of Management with a long-term incentive effect, as shown in table D.97, result from the ongoing measurement at fair value at each balance sheet date of all rights granted and not yet due under the Performance Phantom Share Plans (PPSP), i.e., for the plans of the years 2019 to 2022. In 2022, the active members of the Board of Management were granted 137,655 (2021: 170,670) phantom shares in connection with the PPSP; the fair value of these phantom shares at the grant date was €8.3 million (2021: €11.1 million). See Note 22 for additional information on share-based payment of the members of the Board of Management.

In accordance with Section 314 Subsection 1 No. 6a of the German Commercial Code (HGB), the overall remuneration granted to the members of the Board of Management, excluding service cost resulting from entitlements to post-employment benefits, amounted to €32.2 million (2021: €35.2 million).

The members of the Supervisory Board are solely granted short-term fixed remuneration for their board and committee activities amounted to €6.6 million (2021: €6.2 million), the amounts of which depend on their functions in the Supervisory Board. With the exception of the remuneration paid to the members of the Supervisory Board representing the employees in accordance with their contracts of employment, no remuneration was paid to the members of the Supervisory Board for services provided personally beyond their board and committee activities in 2022, in particular for advisory or agency services.

The members of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG do not receive any remuneration for their board activities on the boards of the subsidiaries. These activities are remunerated with the remuneration at Mercedes-Benz Group AG.

No advances or loans were made or abated to members of the Board of Management or the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG in 2022.

Payments made in 2022 to former members of the Board of Management of Mercedes-Benz Group AG and their survivors amounted to a total of €21.3 million (2021: €19.1 million). The pension provisions for former members of the Board of Management and their survivors amounted to €246.1 million as of 31 December 2022 (2021: €334.3 million).

Individualized information on the remuneration of the members of the Board of Management and of the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG is disclosed in the Remuneration Report.

D.97

Remuneration of the members of the Board of Management and the Supervisory Board

	2022	2021
In millions of euros		
Remuneration of the Board of Management		
Fixed remuneration (base salary)	**8.9**	9.1
Short-term variable remuneration (50% of annual bonus)	**7.5**	7.5
Mid-term variable remuneration (50% of annual bonus, “deferral”)	**8.0**	7.5
Variable remuneration with a long-term incentive effect (PPSP)	**15.4**	22.9
Post-employment benefits (service cost)	**2.3**	2.1
Termination benefits	-	-
Remuneration of the Board of Management	**42.1**	49.1
Remuneration of the Supervisory Board	**6.6**	6.2
Total	**48.7**	55.3

40. Auditor fees

The shareholders of the Mercedes-Benz Group AG elected KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft as the external auditor at the Annual General Meeting held on 29 April 2022. Table D.98 shows the fees for services provided by KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft and the companies of the worldwide KPMG network to Mercedes-Benz Group AG, the consolidated subsidiaries and the proportionately consolidated joint operations.

Audit services relate to the audit of the Mercedes-Benz Group's Consolidated Financial Statements and the Annual Financial Statements, as well as to all services required for the audit including the reviews of interim financial statements, the accounting-related audit of the internal control system, and accounting-related audits of IT systems and processes.

Other attestation services were particularly provided for reviews of IT systems and processes or in connection with the issuance of comfort letters. Other services were mainly commissioned for IT and process consulting not relevant to accounting and for quality assurance.

The decrease in auditor fees compared to the previous year is due in part to one-time expenses in connection with the spin-off and hive-down of the Daimler commercial vehicle business in the prior year. In addition, the auditor fees of the previous year contained the fees incurred for the companies of the Daimler Trucks & Buses segment, which was reported until the date of the spin-off and hive-down.

D.98

Auditor fees

In millions of euros	**2022**	2021
Audit services	**38**	40
thereof KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**24**	25
Other attestation services	**6**	19
thereof KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**4**	17
Tax services	**-**	2
thereof KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**-**	1
Other services	**2**	2
thereof KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**2**	1
	46	63

41. Events after the reporting period

Equity injection into There Holding B.V.
In the first half of 2023, the Mercedes-Benz Group, together with other shareholders of There Holding B.V. (THBV), via Mercedes-Benz AG inject additional equity into THBV. The funds from the capital injection will be transferred by THBV to Here International B.V. (HERE) in order to increase HERE's liquidity. HERE is one of the world's largest manufacturers of digital road maps for navigation systems.

The Group's cash outflow is expected to be in the order of a low nine-digit euro range. The capital increase leads to a corresponding increase in the carrying amount at the associated company THBV, which is included in the Consolidated Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG using the equity method and is allocated to the Mercedes-Benz Cars segment.

42. Additional information

German Corporate Governance Code
The Board of Management and the Supervisory Board of Mercedes-Benz Group AG have issued a declaration pursuant to Section 161 of the German Stock Corporation Act (AktG) and have made it permanently available to their shareholders on the Mercedes-Benz Group's website.

Information on investments
The statement of investments of the Mercedes-Benz Group pursuant to Section 313 Subsection 2 Nos. 1-6 of the German Commercial Code (HGB) is presented in table D.99. In general, cooperations without an equity interest are not reported. Information on equity and earnings and information on investments pursuant to Section 313 Subsection 2 No. 4 of the German Commercial Code is omitted insofar as, pursuant to Section 313 Subsection 3 Sentence 4 of the HGB, such information is of minor relevance for a fair presentation of the profitability, liquidity and capital resources, and financial position of the Mercedes-Benz Group. In addition, the statement of investments indicates which consolidated companies make use of the exemption pursuant to Section 264 Subsection 3 of the HGB and/or Section 264b of the HGB. The Consolidated Financial Statements of Mercedes-Benz Group AG release those subsidiaries from the requirements that would otherwise apply. On 1 February 2022, Daimler AG was renamed as Mercedes-Benz Group AG. From that date, further name changes of Group companies took place. The statement of investments shows the companies with their company names as of 31 December 2022.

D.99

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interest in percent[1]	Foot-note
I. Consolidated subsidiaries			
Accumotive GmbH & Co. KG	Kamenz, Germany	100.00	5
Alpha 1 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	100.00	5, 7
Alpha 2 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	100.00	5, 7
Alpha 3 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	100.00	5, 7
Alpha 4 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	100.00	5, 7
Alpha 5 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	100.00	5, 7
Alpha 6 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	100.00	5, 7
Alpha 7 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	100.00	5, 7
Athlon Beheer International B.V.	Schiphol, Netherlands	100.00	
Athlon Car Lease Belgium N.V.	Machelen, Belgium	100.00	
Athlon Car Lease International B.V.	Schiphol, Netherlands	100.00	
Athlon Car Lease Italy S.R.L.	Rome, Italy	100.00	
Athlon Car Lease Nederland B.V.	Schiphol, Netherlands	100.00	
Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o.	Warsaw, Poland	100.00	
Athlon Car Lease Portugal, lda	Oeiras, Portugal	100.00	
Athlon Car Lease Rental Services B.V.	Schiphol, Netherlands	100.00	
Athlon Car Lease Rental Services Belgium N.V.	Machelen, Belgium	100.00	
Athlon Car Lease S.A.S.	Le Bourget, France	100.00	
Athlon Car Lease Spain, S.A.	Alcobendas, Spain	100.00	
Athlon France S.A.S.	Le Bourget, France	100.00	
Athlon Germany GmbH	Düsseldorf, Germany	100.00	
Athlon Mobility Consultancy N.V.	Machelen, Belgium	100.00	
Athlon Mobility Services UK Limited	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Athlon Rental Germany GmbH	Düsseldorf, Germany	100.00	
Athlon Sweden AB	Malmö, Sweden	100.00	
Brooklands Estates Management Limited	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Germany	100.00	5
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, South Africa	100.00	
DAF Investments, Ltd.	Wilmington, USA	100.00	
Daimler Fleet Management GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd. i. L.	Pretoria, South Africa	65.00	4
Daimler Greater China Ltd.	Beijing, China	100.00	
Daimler Mobility & Technology Service Co., Ltd.	Beijing, China	100.00	
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Beijing, China	100.00	
Daimler Vans USA, LLC	Wilmington, USA	100.00	
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Delta Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	100.00	5, 7
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Epsilon Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	100.00	5, 7
FOTIC - MB Leasing No. 2 Single Fund Trust	Beijing, China	0.00	3
FOTIC - MB Leasing No. 3 Single Fund Trust	Beijing, China	0.00	3
FOTIC - MB Leasing No. 4 Single Fund Trust	Beijing, China	0.00	3
FOTIC - MB Leasing No. 5 Single Fund Trust	Beijing, China	0.00	3
Friesland Lease B.V.	Drachten, Netherlands	51.11	
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxembourg	100.00	
Koppieview Property (Pty) Ltd	Zwartkop, South Africa	100.00	
LBBW AM – Daimler Re Insurance	Luxembourg, Luxembourg	0.00	3
LBBW AM – MBVEXW	Stuttgart, Germany	0.00	3
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Canada	100.00	
MDC Power GmbH	Kölleda, Germany	100.00	5
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, United Kingdom	100.00	
Mercedes pay GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz - Aluguer de Veículos, Lda.	Mem Martins, Portugal	100.00	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Beijing, China	75.00	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100.00	
Mercedes-Benz AG	Stuttgart, Germany	100.00	5

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interest in percent[1]	Foot-note
Mercedes-Benz Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentina	100.00	
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Assuradeuren B.V.	Utrecht, Netherlands	100.00	
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australia	100.00	
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Beijing, China	100.00	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-B	Wilmington, USA	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2021-A	Wilmington, USA	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2021-B	Wilmington, USA	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2019-1	Wilmington, USA	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-1	Wilmington, USA	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-A	Wilmington, USA	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2021-1	Wilmington, USA	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2022-1	Wilmington, USA	0.00	3
Mercedes-Benz Automotive Mobility GmbH	Berlin, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Germany	100.00	
Mercedes-Benz Bank GmbH	Eugendorf, Austria	100.00	
Mercedes-Benz Bank Polska S.A. w likwidacji	Warsaw, Poland	100.00	4
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moscow, Russian Federation	100.00	
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brussels, Belgium	100.00	
Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S.	Begles, France	100.00	
Mercedes-Benz Broker Biztositási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Hungary	100.00	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Mississauga, Canada	100.00	
Mercedes-Benz Capital Investments B.V.	Utrecht, Netherlands	100.00	
Mercedes-Benz Capital Nederland B.V.	Utrecht, Netherlands	100.00	
Mercedes-Benz Capital Rus OOO	Moscow, Russian Federation	100.00	
Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil Ltda.	São Paulo, Brazil	100.00	
Mercedes-Benz Cars UK Limited	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.	Prague, Czech Republic	100.00	
Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Corporate Investments, LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Denmark	100.00	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Hungary	100.00	
Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Danmark A/S	Copenhagen, Denmark	100.00	
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	The Hague, Netherlands	100.00	
Mercedes-Benz Espana, S.A.U.	Alcobendas, Spain	100.00	
Mercedes-Benz Europa NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgium	100.00	
Mercedes-Benz ExTra LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Filo Hizmetleri A.S.	Istanbul, Turkey	100.00	
Mercedes-Benz Finance Canada Inc.	Montreal, Canada	100.00	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokyo, Japan	95.11	
Mercedes-Benz Finance North America LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australia	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Eugendorf, Austria	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV	Brussels, Belgium	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation	Mississauga, Canada	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Ceská republika s.r.o.	Prague, Czech Republic	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, Spain	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, France	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hong Kong, China	80.00	
Mercedes-Benz Financial Services India Private Limited	Chennai, India	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Investment Company LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A.	Rome, Italy	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, South Korea	80.00	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Netherlands	100.00	

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interest in percent[1]	Foot-note
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	Auckland, New Zealand	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal - Sociedade Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moscow, Russian Federation	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Switzerland	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Singapore Ltd.	Singapore, Singapore	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slovakia	75.00	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Pretoria, South Africa	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Sp. z o.o.	Warsaw, Poland	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan, China	51.00	
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Finans Danmark A/S	Copenhagen, Denmark	100.00	
Mercedes-Benz Finans Sverige AB	Malmö, Sweden	100.00	
Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S.	Istanbul, Turkey	100.00	
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.	Istanbul, Turkey	100.00	
Mercedes-Benz Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapore, Singapore	100.00	
Mercedes-Benz Försäljnings AB	Malmö, Sweden	100.00	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, France	100.00	
Mercedes-Benz Group Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australia	100.00	
Mercedes-Benz Grund Services GmbH	Schönefeld, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Hellas Single-Member S.A.	Kifissia, Greece	100.00	
Mercedes-Benz Holdings UK Limited	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hong Kong, China	100.00	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, India	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Agency (Beijing) Co., Ltd.	Beijing, China	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.	Voluntari, Romania	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Services GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Netherlands	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan, China	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG	Stuttgart, Germany	100.00	5, 7
Mercedes-Benz International Finance B.V.	Utrecht, Netherlands	100.00	
Mercedes-Benz Investment Company LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rome, Italy	100.00	
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokyo, Japan	100.00	
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, South Korea	51.00	
Mercedes-Benz Lease Italia S.r.l.	Trent, Italy	100.00	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Beijing, China	65.00	
Mercedes-Benz Leasing Deutschland GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Leasing IFN S.A.	Bucharest, Romania	100.00	
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Hungary	100.00	
Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.	Warsaw, Poland	100.00	
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz LT GmbH	Böblingen, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Ludwigsfelde Anlagenverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	100.00	5, 7
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	100.00	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100.00	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Hungary	100.00	
Mercedes-Benz Manufacturing Poland sp. z o.o.	Jawor, Poland	100.00	
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, USA	0.00	3
Mercedes-Benz México International, S. de R.L. de C.V.	Mexico City, Mexico	100.00	
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexico City, Mexico	100.00	

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interest in percent[1]	Foot-note
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Mobility (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100.00	
Mercedes-Benz Mobility AG	Stuttgart, Germany	100.00	5
MERCEDES-BENZ MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne, Australia	100.00	
Mercedes-Benz Mobility Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd.	Seoul, South Korea	100.00	
MERCEDES-BENZ MOBILITY MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.	Mexico City, Mexico	100.00	
Mercedes-Benz Mobility Services GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Netherlands	100.00	
Mercedes-Benz Nederland Holding B.V.	Utrecht, Netherlands	100.00	
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, New Zealand	100.00	
Mercedes-Benz North America Corporation	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz North America Finance Corporation	Newark, USA	100.00	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Eugendorf, Austria	100.00	
Mercedes-Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S.	Istanbul, Turkey	66.91	
Mercedes-Benz Paris SAS	Port-Marly, France	100.00	
Mercedes-Benz Parts Brand GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U.	Azuqueca de Henares, Spain	100.00	
Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd.	Shanghai, China	100.00	
Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o.	Warsaw, Poland	100.00	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100.00	
Mercedes-Benz PRAHA s.r.o.	Prague, Czech Republic	100.00	
Mercedes-Benz Real Estate GmbH	Berlin, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Reinsurance S.A. Luxembourg	Luxembourg, Luxembourg	100.00	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spain	100.00	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Retail Belgium NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgium	100.00	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100.00	
Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100.00	
Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd.	Pretoria, South Africa	100.00	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Rome, Italy	100.00	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bucharest, Romania	100.00	
Mercedes-Benz Russia AO	Moscow, Russian Federation	100.00	
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Switzerland	100.00	
Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L.	Bucharest, Romania	100.00	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, Spain	100.00	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Selangor, Malaysia	100.00	
Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Turkey	100.00	
Mercedes-Benz Singapore Pte. Ltd.	Singapore, Singapore	100.00	
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Sosnowiec, Poland	100.00	
Mercedes-Benz South Africa Ltd	Pretoria, South Africa	100.00	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Sweden	100.00	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan, China	51.00	
Mercedes-Benz Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100.00	
Mercedes-Benz Trust Leasing Conduit LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100.00	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100.00	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warsaw, Poland	100.00	
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Vans Hong Kong Limited	Hong Kong, China	67.55	
Mercedes-Benz Vans UK Limited	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz Vans, LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Germany	100.00	
Mercedes-Benz Versicherung AG	Stuttgart, Germany	100.00	
Mercedes-Benz Versicherungsservice GmbH	Berlin, Germany	100.00	5
Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Germany	100.00	5

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interest in percent[1]	Foot-note
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho Chi Minh City, Vietnam	70.00	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warsaw, Poland	100.00	
Mercedes-Benz Wavre S.A.	Wavre, Belgium	100.00	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Wilmington, USA	100.00	
Multifleet G.I.E	Le Bourget, France	50.10	7
PT Mercedes-Benz Indonesia	Bogor, Indonesia	100.00	
PT Mercedes-Benz Distribution Indonesia	Jakarta, Indonesia	100.00	
Silver Arrow Athlon NL 2021-1	Utrecht, Netherlands	0.00	3
Silver Arrow Australia 2019-1	Melbourne, Australia	0.00	3
Silver Arrow Australia Trust 2019-1	Melbourne, Australia	0.00	3
Silver Arrow Australia Trust 2020-1	Melbourne, Australia	0.00	3
Silver Arrow Canada GP Inc.	Mississauga, Canada	100.00	
Silver Arrow Canada LP	Mississauga, Canada	100.00	7
SILVER ARROW CHINA 2021-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
SILVER ARROW CHINA 2021-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
SILVER ARROW CHINA 2022-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
SILVER ARROW CHINA 2022-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2021-1	Beijing, China	0.00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2021-2	Beijing, China	0.00	3
SILVER ARROW CHINA Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2022-1 ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
SILVER ARROW CHINA Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2022-2 ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
Silver Arrow France 2020-1	Saint-Denis, France	0.00	3
Silver Arrow Japan 2021-1	Tokyo, Japan	0.00	3
Silver Arrow Japan 2022-1	Tokyo, Japan	0.00	3
Silver Arrow Lease Facility Trust	Wilmington, USA	0.00	3
Silver Arrow Merfina 2021-1 S.r.l.	Milan, Italy	0.00	3
Silver Arrow S.A.	Luxembourg, Luxembourg	0.00	3
Star Assembly SRL	Sebes, Romania	100.00	
Ucafleet S.A.S	Le Bourget, France	65.00	
Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Germany	100.00	5
Wagenplan B.V.	Almere, Netherlands	60.00	
YASA Limited	Kidlington, United Kingdom	100.00	
Zuidlease B.V.	Sittard, Netherlands	51.00	
II. Unconsolidated subsidiaries[2]			
Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kamenz, Germany	100.00	
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Germany	100.00	
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentina	62.49	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	
Daimler Gastronomie GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	
Daimler Group Services Madrid, S.A.U.	San Sebastián de los Reyes, Spain	100.00	
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	
Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Germany	100.00	
DriveCo, LLC	Wilmington, USA	100.00	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Sweden	100.00	
LEONIE DMS DVB GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	
LICULAR GmbH	Kuppenheim, Germany	100.00	
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Germany	100.00	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center	Neuhausen auf den Fildern, Germany	100.00	
MBition GmbH	Berlin, Germany	100.00	

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interest in percent[1]	Foot-note
MBition Sofia EOOD	Sofia, Bulgaria	100.00	
Mercedes pay AG	Zug, Switzerland	100.00	
Mercedes pay S.A. – in liquidation	Luxembourg, Luxembourg	100.00	4
Mercedes pay USA LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Assignment Services Americas, LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Cars Middle East FZE	Dubai, United Arab Emirates	100.00	
Mercedes-Benz Consulting GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Germany	100.00	
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Netherlands	100.00	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	New Cairo, Egypt	100.00	
Mercedes-Benz Energy GmbH	Kamenz, Germany	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services UK (Trustees) Ltd	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Austria	100.00	
Mercedes-Benz Group Services Berlin GmbH	Berlin, Germany	100.00	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Philippines	100.00	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Hungary	100.00	
Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.	Valbonne, France	100.00	
Mercedes-Benz Intellectual Property Management GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	
Mercedes-Benz Logistics and Distribution Egypt LLC	New Cairo, Egypt	100.00	
Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt	New Cairo, Egypt	100.00	
Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd	Moscow, Russian Federation	80.00	
Mercedes-Benz Motorsport Limited	Brackley, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Asia Pacific Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	100.00	
Mercedes-Benz Pensionsfonds AG	Stuttgart, Germany	100.00	6
Mercedes-Benz Purchasing Coordination Corporation	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd.	Tel Aviv, Israel	100.00	
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, India	100.00	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slovakia	100.00	
Mercedes-Benz Subscription Services USA LLC	Wilmington, USA	100.00	
Mercedes-Benz Tech Innovation GmbH	Ulm, Germany	100.00	
Mercedes-Benz Tech Motion GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Germany	100.00	
Mercedes-Benz UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz UK Trustees Limited	Milton Keynes, United Kingdom	100.00	
Mercedes-Benz Vans Mobility, S.L.U.	Alcobendas, Spain	100.00	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100.00	
Mercedes-Benz.io GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	
Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda.	Lisbon, Portugal	100.00	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, Spain	51.00	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Germany	100.00	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Germany	100.00	7
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Germany	100.00	
SMART MOBILITY PTE. LTD.	Singapore, Singapore	100.00	
Star Transmission srl	Cugir, Romania	100.00	
STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o.	Maribor, Slovenia	100.00	
Van Manufacturing Poland sp. z o.o.	Jawor, Poland	100.00	
Vierte Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	
Zweite Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Germany	100.00	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Germany	100.00	
III. Joint operations accounted for using proportionate consolidation			
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Aguascalientes, Mexico	54.01	
IV. Joint ventures accounted for using the equity method			
Automotive Cells Company SE	Bruges, France	33.33	
Enbase Power GmbH	Munich, Germany	25.10	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50.00	
MB Service Japan Co., Ltd.	Hitachi, Japan	33.40	
Movinx GmbH	Berlin, Germany	50.00	

Name of the company	Domicile, country/region	Equity interest in percent[1]	Foot-note
smart Automobile Co., Ltd.	Ningbo, China	50.00	
Wei Xing Tech. Co., Ltd.	Hangzhou, China	50.00	
YOUR NOW Holding GmbH	Munich, Germany	50.00	
V. Associated companies accounted for using the equity method			
BAIC Motor Corporation Ltd.	Beijing, China	9.55	
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Beijing, China	49.00	
Blacklane GmbH	Berlin, Germany	30.99	
Bolt Technology OÜ	Tallinn, Estonia	7.42	
Daimler Truck Holding AG	Leinfelden-Echterdingen, Germany	30.00	
IONITY Holding GmbH & Co. KG	Munich, Germany	15.12	
LSH Auto International Limited	Hong Kong, China	15.00	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, United Kingdom	33.33	
Mobility Trader Holding GmbH	Berlin, Germany	9.17	
RS Holdings Inc.	Wilmington, USA	65.32	
There Holding B.V.	Rijswijk, Netherlands	29.74	
VI. Joint operations, joint ventures, associated companies accounted for at (amortized) cost and substantial other investments recognized at fair value[2]			
AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Canada	50.10	4
Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc	Gaydon, United Kingdom	9.74	
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Canada	33.00	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Beijing, China	51.00	
Earlybird DWES Fund VI GmbH & Co. KG	Munich, Germany	6.45	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Germany	26.57	
European Center for Information and Communication Technologies - EICT GmbH	Berlin, Germany	25.00	
Factorial Inc.	Woodbury, USA	9.52	
Gamma 1 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	10.10	7
Gamma 2 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	10.10	7
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Germany	18.37	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Germany	10.12	7
hap2U SAS	Pontcharra, France	34.59	
Kamaz PAO	Naberezhnye Chelny, Russian Federation	15.00	
Momenta Global Limited	Grand Cayman, Cayman Islands	6.34	
Ondine Tech Fund 1 L.P.	George Town, Cayman Islands	43.23	
PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Germany	20.00	7
Power Supply Systems GmbH	Stuttgart, Germany	24.90	
Sila Nanotechnologies Inc.	Dover, USA	8.91	
SK Gaming Beteiligungs GmbH	Cologne, Germany	24.17	
smart-BRABUS GmbH i.L.	Bottrop, Germany	50.00	4
STARCAM s.r.o.	Most, Czech Republic	51.00	
The Mobility House AG	Zurich, Switzerland	11.53	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart, Germany	11.61	
Volocopter GmbH	Bruchsal, Germany	5.50	

1 Shareholding pursuant to Section 16 of the German Stock Corporation Act (AktG).
2 For the accounting of unconsolidated subsidiaries, joint operations, joint ventures and associated companies, we refer to Note 1.
3 Control due to economic circumstances.
4 In liquidation.
5 Qualification for exemption pursuant to Section 264 Subsection 3 and Section 264b of the German Commercial Code (HGB).
6 Control over the investment of the assets. No consolidation of the assets due to the contractual situation.
7 Mercedes-Benz Group AG or one or several consolidated subsidiaries is/are the partner(s) with unlimited liability.
Furthermore, Mercedes-Benz Group AG or one or several consolidated subsidiaries is/are the partner(s) with unlimited liability in:
Gamma 3 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG, Schönefeld (Germany),
Gamma 4 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG, Schönefeld (Germany).



FURTHER INFORMATION

FURTHER INFORMATION

347 Responsibility Statement of the Legal Representatives
348 Independent Auditor's Report
360 Key Figures Mercedes-Benz Group
361 Key Figures for the Divisions
362 Information on the Internet

Responsibility Statement of the Legal Representatives

To the best of our knowledge, and in accordance with the applicable reporting principles, the Consolidated Financial Statements give a true and fair view of the assets, liabilities, financial position, cash flows and profit or loss of the Group, and the Group management report, which has been combined with the management report for Mercedes-Benz Group AG, includes a fair review of the development and performance of the business and the position of the Group, together with a description of the principal opportunities and risks associated with the expected development of the Group.

Stuttgart, 13 March 2023



Ola Källenius



Dr Jörg Burzer



Renata Jungo Brüngger



Sabine Kohleisen



Markus Schäfer



Britta Seeger



Hubertus Troska



Harald Wilhelm

Independent Auditor's Report

To Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart

Report on the Audit of the Consolidated Financial Statements and of the Combined Management Report

Opinions
We have audited the consolidated financial statements of Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, and its subsidiaries (the Group), which comprise the consolidated statement of financial position as of December 31, 2022, and the consolidated statement of income, consolidated statement of comprehensive income/loss, consolidated statement of changes in equity and consolidated statement of cash flows for the financial year from January 1 to December 31, 2022 as well as notes to the consolidated financial statements, including a summary of significant accounting policies. In addition, we have audited the report on the situation of the Company and the Group (hereinafter referred to as "the combined management report"), of Mercedes-Benz Group AG, including the combined non-financial declaration pursuant to Sections 289b to 289e and 315b to 315c HGB [Handelsgesetzbuch: German Commercial Code] for the financial year from January 1 to December 31, 2022.

In accordance with the German legal regulations, we have not audited the content of the elements of the combined management report referred to in the "Other information" section of our auditor's report.

The combined management report includes cross-references not foreseen by law that are marked as unaudited. In accordance with the German legal regulations, we have not audited the content of these cross-references and the information to which these cross-references relate.

In our opinion, on the basis of the knowledge obtained in the audit

- the accompanying consolidated financial statements comply, in all material respects, with the IFRSs as adopted by the EU, and the additional requirements of German commercial law pursuant to Section 315e paragraph 1 HGB and, in compliance with these requirements, give a true and fair view of the assets, liabilities and financial position of the Group as of December 31, 2022, and of its financial performance for the financial year from January 1 to December 31, 2022 and

- the accompanying combined management report as a whole provides an appropriate view of the Group's position. In all material respects, the combined management report is consistent with the consolidated financial statements, complies with German legal requirements and appropriately presents the opportunities and risks of future development. Our opinion on the combined management report does not cover the elements of the combined management report referred to in the "Other information" section of our auditor's report. The combined management report includes cross-references not foreseen by law that are marked as unaudited. Our opinion does not cover these cross-references and the information to which these cross-references relate.

Pursuant to Section 322 paragraph 3 sentence 1 HGB, we declare that our audit has not led to any reservations relating to the legal compliance of the consolidated financial statements and of the combined management report.

Basis for the opinions
We conducted our audit of the consolidated financial statements and of the combined management report in accordance with Section 317 HGB and the EU Audit Regulation (No. 537/2014; referred to subsequently as the "EU Audit Regulation") and in compliance with German Generally Accepted Standards for Financial Statement Audits promulgated by the Institut der Wirtschaftsprüfer [Institute of Public Auditors in Germany] (IDW). We performed the audit of the consolidated financial statements in supplementary compliance with the International Standards on Auditing (ISAs). Our responsibilities under those requirements, principles and standards are further described in the "Auditor's Responsibilities for the Audit of the Consolidated Financial Statements and of the Combined Management Report" section of our auditor's report. We are independent of the group entities in accordance with the requirements of European law and German commercial and professional law, and we have fulfilled our other German professional responsibilities in accordance with these requirements. In addition, in accordance with Article 10 paragraph 2 letter f) of the EU Audit Regulation, we declare that we have not provided non-audit services prohibited under Article 5 paragraph 1 of the EU Audit Regulation. We believe that the evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinions on the consolidated financial statements and on the combined management report.

Note on the emphasis of a particular matter
We refer to the comments of the legal representatives in the section on "EU taxonomy" in the section entitled "non-financial statement" that is included in the combined management report in accordance with Sections 289b paragraph 1, 289c, 315b paragraph 1 and 315c HGB. There it is stated that the EU taxonomy Regulation and the delegated acts promulgated for this includes wording and terms that are subject to considerable uncertainty with regard to their interpretation and for which clarifications have not yet been published in all cases. The legal representatives describe how they have carried out the necessary interpretation of the EU taxonomy Regulation and the delegated acts promulgated for this. On account of the immanent risk that certain abstract legal terms can be interpreted in various ways, the conformity of the interpretation with the law is subject to uncertainty. Our opinions on the consolidated financial statements and on the combined management report has not been modified in this regard.

Key audit matters in the audit of the consolidated financial statements
Key audit matters are those matters that, in our professional judgement, were of most significance in our audit of the consolidated financial statements for the financial year from January 1 to December 31, 2022. These matters were addressed in the context of our audit of the consolidated financial statements as a whole, and, in forming our opinion thereon, we do not provide a separate opinion on these matters.

The Impacts on the Financial Statements and Financial Performance of the Discontinuation of Business Activities in Russia

Please refer for a description of the circumstances to the notes to the consolidated financial statements in Note 4 "Discontinuation of business activities and intended sale of shares in the Russian subsidiaries". Please refer with regard to the accounting policies and methods applied to the notes to the consolidated financial statements in Note 2 "Accounting estimates and management judgements". Disclosures on contingent liabilities can also be found in the notes to the consolidated financial statements in Note 32 "Contingent liabilities and other financial obligations".

The risk for the consolidated financial statements
The Mercedes-Benz Group decided in March 2022 to discontinue the export of cars and vans to Russia and the local production in Russia until further notice.

The recognition and measurement of the assets and liabilities as a consequence of the discontinuation of the activities in Russia, especially the processing of existing transactions, resulted in the financial year 2022 in costs of approx. EUR 0.7 billion in the automotive segments as well as of approx. EUR 0.2 billion in the segment Mercedes-Benz Mobility. In addition, contingent liabilities of EUR 1.0 billion are reported. The recognition and measurement of the assets and liabilities and the assessment of whether contingent liabilities exist and have to be reported in the notes to the consolidated financial statements and, if so, in what amount, is characterised to a high degree by discretionary assessments and assumptions by the legal representatives, and

is complex. The assessment of the Mercedes-Benz Group carried out in this connection as to the extent to which sanctions can be expected is also discretionary.

At the end of October 2022 Mercedes-Benz Group signed contracts with the Russian car dealer Avtodom AO for the sale of the shares in the Russian subsidiaries. The completion of the transaction is subject to authorities' approval, which have not yet been fully granted, and the implementation of the contractually agreed conditions.

As of the reporting date, the assets and liabilities of the Russian subsidiaries were not classified as assets and liabilities held for sale. The evaluation of the criteria for the classification is discretionary.

The risk for the financial statements is that the recognition and measurement of the assets and liabilities and the contingent liabilities that result from the discontinuation of the business activities in Russia have not been recorded with the correct amount. There is furthermore a risk that the classification of the assets and liabilities in connection with the planned disposal of the interests in the Russian subsidiaries is incorrect. With regard to the explanatory disclosures on the disposal of Russian subsidiaries in the notes to the consolidated financial statements, there is a risk that the explanations are not sufficiently detailed and appropriate.

Our audit approach

We first of all evaluated the process for identifying the impacts of the discontinuation of the business activities in Russia, including possible sanctions and the assessment of relevant assumptions for the recognition and the measurement of the assets and liabilities and how they were arrived at. In addition, we obtained information from the internal legal department, further employees in individual departments familiar with the matter and the lawyers acting for Mercedes-Benz Group AG in this connection. Thereby we inspected the underlying documents and minutes and evaluated whether these support the assumptions of the legal representatives with regard to the probability that they will occur and their impact on the recognition of liabilities and the reporting of contingent liabilities. We similarly evaluated the professional competence, objectivity and the results of the work of the lawyers instructed by the Mercedes-Benz Group. We consulted our own lawyers in order to assess the assumptions on possible sanctions.

With regard to the disposal of subsidiaries in Russia, we have furthermore evaluated whether the classification of the assets and liabilities of these companies not as assets and liabilities held for sale is appropriate. To this end, we interviewed the legal representatives and evaluated the internal and external reporting in the context of the classification criteria of IFRS 5.

We furthermore evaluated the underlying documents and minutes and the assessment set out in writing of the legal representatives on the disposal of Russian subsidiaries.

Finally, we assessed whether the disclosures in the notes to the consolidated financial statements on the disposal of Russian subsidiaries are sufficiently detailed and proper.

Our observations

The underlying assumptions regarding the recognition and measurement of the assets and liabilities and the reporting of contingent liabilities as a consequence of the discontinuation of the business activities in Russia are appropriate.

The classification of the assets and liabilities in connection with the planned disposal of the interests in Russian subsidiaries not as assets and liabilities held for sale is appropriate.

The explanatory disclosures on the sale of Russian subsidiaries in the notes to the consolidated financial statements are sufficiently detailed and appropriate.

Impairment Risk on Operating Leases

Please refer with regard to the accounting policies and methods applied to the notes to the consolidated financial statements in Note 1 “Significant accounting policies” and Note 2 “Accounting estimates and management judgements”. Further information on the operating leases can be found in the notes to the consolidated financial statements in Note 13 “Equipment on operating leases” and in the comments in the combined management report in the section entitled “Industry and business risks and opportunities“.

The risk for the consolidated financial statements
The statement of financial position caption “Equipment on operating leases” (€ 41,552 million) includes among other things Mercedes-Benz passenger cars, which are purchased by non-group dealers or other third parties and are the subject of an operating lease with the Mercedes-Benz Group. An impairment risk exists with regard to these vehicles that is primarily dependent on the residual value achievable at the end of the lease. These future residual values are dependent on the situation in the used vehicle markets prevailing when the vehicles are returned. The future-oriented valuation is based on a number of discretionary assumptions. The risk for the financial statements is that any impairment losses will not be recognised or that the amounts recognised will be inadequate.

Our audit approach
We audited the recoverability of these externally purchased Mercedes-Benz passenger cars in the statement of financial position caption “Equipment on operating leases”. We investigated and appraised the indications assumed by the Group for any need for an impairment loss and where necessary obtained an understanding of the write-downs calculated by the Mercedes-Benz Group. We have assessed the Mercedes-Benz Group’s evaluation with regard to the residual values achievable by the end of the terms of the leases. In this connection, we in particular critically reviewed the main influencing factors, such as the expected number of returns from leasing, the current marketing results in order to assess the accuracy of the estimates and future vehicle model changes. For significant markets we furthermore also audited the consistency of the assumptions made by the Mercedes-Benz Group with residual value forecasts by independent expert third parties.

Our observations
The assumptions and assessments providing the basis for the assessment of the recoverability of the externally purchased Mercedes-Benz passenger cars in the statement of financial position caption “Equipment on operating leases” and the recorded impairment losses are appropriate.

Loss Allowances on Receivables from Financial Services

Please refer with regard to the accounting policies applied to the notes to the consolidated financial statements in Note 2 “Accounting estimates and management judgements”. Further information on allowances on receivables from financial services can be found in the notes to the consolidated financial statements in Note 1 “Significant Accounting Policies”, in Note 15 “Receivables from financial services “, in Note 34 “Management of financial risks” and in the combined management report in the section entitled “Financial risks and opportunities”

The risk for the consolidated financial statements
Receivables from financial services (€ 85,549 million) resulting from the Group’s financing and leasing activities include receivables from sales financing with customers, receivables from sales financing with dealers and receivables from finance lease contracts. The loss allowances on these receivables amounted at the reporting date to € 1,198 million.

The calculation of the loss allowances is based on expected credit losses and therefore also includes expectations regarding the future. Recognition of the expected credit losses is carried out by means of a three-parameter procedure for the determination of loss allowances. At the same time, various factors determining the value, such as the determination of statistical default probabilities and loss rates, the possible amount receivable on default, the parameter transfer criteria that are related to a significant change in the default risk of borrowers, and the calculation of future cash flows. Furthermore, macroeconomic scenarios (basis scenarios, optimistic and pessimistic scenarios) flow into the calculation, the identification of which to a high degree includes discretionary judgements and uncertainties. The risk for the financial statements is that the creditworthiness of customers and future cash

flows is misjudged or that the calculation of the risk provision parameters is incorrect so that loss allowances are not recognised or are insufficient.

Our audit approach
We obtained a comprehensive understanding of the development of the portfolios, the associated counterparty default risks and the processes for identifying, managing, monitoring and measuring credit risks by inspecting analyses and risk reports, interrogations, review of guidelines and working instructions, checking the defined methods and their implementation and checking and walking through the validation process and the individual validation reports.

We audited the appropriateness and effectiveness of the internal control system with regard to the risk classification process and risk models and the identification of the factors determining the value and the loss allowances, also by rechecking the calculations. To this end, we also evaluated the relevant IT systems and internal procedures. In addition to the audit by our IT specialists of the propriety of the IT systems affected and related interfaces to ensure the completeness and correctness of the data, the audit also included the audit of automatic controls for data entry and data processing. The main focus of our audit was the evaluation of the methodical approach in the definition of risk categories and the determination of default probabilities and loss rates that are derived from historical data. We took into account the current economic uncertainties in connection with the impact of the Russia-Ukraine war in the course of the audit of the macroeconomic scenarios and the model assumptions adopted. We satisfied ourselves with regard to the appropriateness of significant risk parameters based on the results of a validation performed by Mercedes-Benz Mobility and evaluated the adjustments of the parameters to the current market situation. In this connection, we audited the data supporting the validations on the basis of a conscious sample.

Our observations
The methodical approach, the procedures and the processes to calculate the loss allowances and the assumptions and risk parameters flowing into the measurement are appropriate to identify the credit risks in good time and to determine the recognition of adequate loss allowances.

Measurement of the Provision for Product Warranties

Please refer with regard to the accounting policies and methods applied to the notes to the consolidated financial statements in Note 1 “Significant accounting policies” and in Note 2 “Accounting estimates and management judgements”. Further information on the guarantees and product warranties can be found in the notes to the consolidated financial statements in Note 24 “Provisions for other risks” and in the comments in the combined management report in the section entitled “Company-specific risks and opportunities – Warranty and goodwill cases”.

The risk for the consolidated financial statements
The provision for product warranties amounts to € 6,576 million and is included in the provisions for other risks.

The Mercedes-Benz Group faces various claims under product guarantees, or grants various kinds of product warranties, which are entered into for the error-free functioning of a Mercedes-Benz Group product sold or service rendered over a defined period of time. In order to confirm or reassess future guarantee, warranty and goodwill expenses, continuously updated information on the nature and volume and the remedying of faults that have occurred is recorded and analysed at the level of the business unit, model series, damage key and sales year.

Significant uncertainty for the calculation of the provision arises with regard to the future loss event. The risk for the consolidated financial statements is that the provision is not properly measured.

Our audit approach
Our audit procedures included among other things the evaluation of the process to calculate the provision for product warranties and the evaluation of the relevant assumptions and their derivation for the measurement of the provision. These include primarily assumptions on expected susceptibility to and the course of damage, and in addition the monetary value of the damage per vehicle based on actual warranty, guarantee and goodwill losses. Based on historical analyses, we assessed the accuracy of the forecasts of past warranty, guarantee and goodwill costs. We also checked that updated assessments of the future repair costs and procedures were taken into account. We obtained an understanding for the underlying numbers of vehicles through the actual unit sales.

Our observations
The calculation methods and the assumptions made are appropriate.

Reflection in the Financial Statements of Legal Proceedings

Please refer with regard to the accounting policies and methods applied to the notes to the consolidated financial statements in Note 1 “Significant accounting policies” and Note 2 “Accounting estimates and management judgements”. Further information on the legal proceedings can be found in the notes to the consolidated financial statements in Note 24 “Provisions for other risks”, Note 31 “Legal proceedings” and in the combined management report in the section entitled “Legal and tax risks and opportunities – legal risks”.

The risk for the consolidated financial statements
Mercedes-Benz Group AG and its subsidiaries face various legal proceedings, claims and governmental investigations and administrative orders (legal proceedings) on a wide range of topics, including for example vehicle safety, emissions, fuel economy, financial services, dealer, supplier and other contractual relationships, intellectual property rights, product warranties, environmental matters, antitrust matters (including actions for damages) and shareholder matters. Legal proceedings relating to products deal with claims on account of alleged vehicle defects, some of which are asserted by way of a class action lawsuit. If the outcome of such legal proceedings is detrimental to the Mercedes-Benz Group, the Group may be required to pay substantial compensatory and punitive damages or fines. In addition, service actions, recall campaigns or other costly actions may have to be undertaken.

Whether the recognition of a provision and, if so, in what amount it is necessary on account of legal proceedings is dependent to a high degree on discretionary estimates and assumptions by the legal representatives. In view of this and the monetary amounts involved with regard to the risks, the following legal proceedings of the Mercedes-Benz Group are in our opinion of particular importance.

a) Diesel emission behaviour: class action and other lawsuits in the USA, Germany and other countries in the Mercedes-Benz Cars and Mercedes-Benz Vans segments

   The allegation is raised in class actions in various jurisdictions, including the USA or the Netherlands and the UK, against the Mercedes-Benz Group AG and/or individual subsidiaries that devices are used in Mercedes-Benz diesel vehicles that impermissibly impair the effectiveness of emission control systems in reducing nitrogen-oxide (NOx) emissions and cause excessive emissions. In addition, the plaintiffs contend that consumers were deliberately misled in connection with the advertising for Mercedes-Benz diesel vehicles.

   In Germany, a large number of customers of diesel vehicles have filed claims for damages or the reversal of purchase agreements. They contend that the vehicles are equipped with impermissible defeat devices and/or report impermissibly high emission or consumption figures.

Furthermore, investors in Germany have filed claims on account of the alleged violation of disclosure requirements. The investors contend that the Mercedes-Benz Group failed to publish insider knowledge in connection with the emissions behaviour of its Mercedes-Benz diesel vehicles immediately, and moreover made erroneous and misleading claims. In addition, they allege that the purchase price of the financial instruments of Mercedes-Benz Group AG (especially shares) acquired by them would have been lower if Mercedes-Benz Group AG had reported in accordance with its obligations.

b) Diesel emissions behaviour: administrative proceedings in the Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans segments

Various federal and state authorities and further institutions worldwide are proceeding actively against the Mercedes-Benz Group in the form of inquiries, investigations, proceedings and/or directives. These activities relate in particular to test results and emission control systems in Mercedes-Benz diesel vehicles and/or the interactions of the Mercedes-Benz Group with the relevant authorities and related legal questions and implications, for instance also under applicable environmental, criminal and antitrust law.

The Mercedes-Benz Group recognised provisions for legal proceedings as of December 31, 2022. The recognition of provisions for legal proceedings is conditional on the existence of a present external obligation, which will probably lead to an outflow of resources embodying economic benefits and can be reliably estimated. The amount provided is thereby determined in accordance with the best possible estimate of the settlement amount. The recognition and measurement of the recognized provisions for legal proceedings are based on discretionary assessments and assumptions by the legal representatives.

The risk for the consolidated financial statements is that provisions for legal proceedings are not set up or are inadequate.

Our audit approach

Our audit procedures comprised firstly an evaluation of the process established by the Company to ensure the recording of the risks, the estimation of the outcome of the proceedings and the reflection in the financial statements of the legal proceedings. Secondly, we held discussions with the internal legal department and with further departments familiar with the matters under dispute, and with the Company's external advisors and attorneys, in order to obtain explanations on the developments and the reasons that had led to the respective estimations. In addition, we evaluated the underlying documents and minutes and the calculations for the respective provisions. The assessments of the legal representatives regarding the developments in the areas referred to were made available to us by the Company in writing. In addition, we interviewed the Company's legal representatives. As of the reporting date, assessments were available from external attorneys on the relevant proceedings, which support the assessment of the risks by the legal representatives.

Where agreement has been reached in the meantime regarding individual matters, we compared the amounts originally estimated with the final obligations and in this way obtained an impression of the quality of the estimates.

Finally, we evaluated the appropriateness of the description of the aforementioned legal proceedings in the notes to the consolidated financial statements and the combined management report.

Our observations

The discretionary assessments and assumptions of the legal representatives are appropriate.

Other information

The legal representatives and the Supervisory Board are responsible for the other information. The other information comprises the following elements of the combined management report, the content of which we have not audited:

- the combined declaration of the Company and the Group on corporate management, which is referred to in the combined management report, and
- the disclosures in the combined management report on the appropriateness and effectiveness of the overall internal control system and the risk management system pursuant to the German Corporate Governance Codex marked as extraneous to management reports and unaudited.
- the following disclosures in the combined management report marked as extraneous to management reports and unaudited with regard to the:
  - proportion of suppliers who have signed the "Ambition Letter" (Chapter on "Environmental issues"),
  - CO_2-emissions in production (Chapter on "Environmental issues"),
  - frequency of accidents at production locations (Chapter on "Employee issues"),
  - EU taxonomy in tables B.39, B.40, B.41 und B.42 (Chapter on "EU taxonomy").

In accordance with our engagement, we have performed a separate management review of these disclosures. With regard to the nature, scope and results of this audit, we refer to our audit opinion dated March 13, 2023.

The other information also includes the remaining parts of the annual report. The other information does not include the annual financial statements, the combined management report information audited for content and our auditor's report thereon.

Our opinions on the consolidated financial statements and on the combined management report do not cover the other information, and consequently we do not express an opinion or any other form of assurance conclusion thereon.

In connection with our audit, our responsibility is to read the other information and, in so doing, to consider whether the other information

- is materially inconsistent with the consolidated financial statements, with the combined management report information audited for content or our knowledge obtained in the audit, or
- otherwise appears to be materially misstated.

If, based on the work we have performed, we conclude that there is a material misstatement of this other information, we are required to report that fact. We have nothing to report in this regard.

Responsibilities of the legal representatives and the supervisory board for the consolidated financial statements and the combined management report

The legal representatives are responsible for the preparation of the consolidated financial statements that comply, in all material respects, with IFRSs as adopted by the EU and the additional requirements of German commercial law pursuant to Section 315e paragraph 1 HGB and that the consolidated financial statements, in compliance with these requirements, give a true and fair view of the assets, liabilities, financial position and financial performance of the Group. In addition, the legal representatives are responsible for such internal control as they have determined necessary to enable the preparation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud (i.e., fraudulent financial reporting and misappropriation of assets) or error.

In preparing the consolidated financial statements, the legal representatives are responsible for assessing the Group's ability to continue as a going concern. They are also responsible for disclosing, as applicable, matters related to going concern. In addition, they are responsible for financial reporting based on the going concern basis of accounting unless there is an intention to liquidate the Group or to cease operations, or there is no realistic alternative but to do so.

Furthermore, the legal representatives are responsible for the preparation of the combined management report that, as a whole, provides an appropriate view of the Group`s position and is, in all material respects, consistent with the consolidated financial statements, complies with German legal requirements, and appropriately presents the opportunities and risks of future development. In addition, the legal representatives are responsible for such arrangements and measures (systems) as they have considered necessary to enable the preparation of a combined management report that is in accordance with the applicable German legal requirements, and to be able to provide sufficient appropriate evidence for the assertions in the combined management report.

The Supervisory Board is responsible for overseeing the Group`s financial reporting process for the preparation of the consolidated financial statements and the combined management report.

Auditor's responsibilities for the audit of the consolidated financial statements and of the combined management report

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and whether the combined management report as a whole provides an appropriate view of the Group´s position and, in all material respects, is consistent with the consolidated financial statements and the knowledge obtained in the audit, complies with the German legal requirements and appropriately presents the opportunities and risks of future development, as well as to issue an auditor's report that includes our opinions on the consolidated financial statements and on the combined management report.

Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee, that an audit conducted in accordance with Section 317 HGB and the EU Audit Regulation and in compliance with German Generally Accepted Standards for Financial Statement Audits promulgated by the Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) and supplementary compliance with the ISAs will always detect a material misstatement. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these consolidated financial statements and this combined management report.

We exercise professional judgement and maintain professional scepticism throughout the audit. We also

- Identify and assess the risks of material misstatement of the consolidated financial statements and of the combined management report, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinions. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.

- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit of the consolidated financial statements and of arrangements and measures (systems) relevant to the audit of the combined management report in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of these systems.

- Evaluate the appropriateness of accounting policies used by management and the reasonableness of estimates made by management and related disclosures.

- Conclude on the appropriateness of the use by the legal representatives of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Group`s ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in the auditor's report to the related disclosures in the consolidated financial statements and in the combined management report or, if such disclosures are inadequate, to modify our respective opinions. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditor's report. However, future events or conditions may cause the Group to cease to be able to continue as a going concern.

- Evaluate the overall presentation, structure and content of the consolidated financial statements, including the disclosures, and whether the consolidated financial statements present the underlying transactions and events in a manner that the consolidated financial statements give a true and fair view of the assets, liabilities, financial position and financial performance of the Group in compliance with IFRSs as adopted by the EU and the additional requirements of German commercial law pursuant to Section 315e paragraph 1 HGB.

- Obtain sufficient appropriate audit evidence regarding the financial information of the entities or business activities within the Group to express opinions on the consolidated financial statements and on the combined management report. We are responsible for the direction, supervision and performance of the group audit. We remain solely responsible for our opinions.

- Evaluate the consistency of the combined management report with the consolidated financial statements, its conformity with [German] law, and the view of the Group's position it provides.

- Perform audit procedures on the prospective information presented by the legal representatives in the combined management report. On the basis of sufficient appropriate audit evidence, we evaluate, in particular, the significant assumptions used by the legal representatives as a basis for the prospective information and evaluate the proper derivation of the prospective information from these assumptions. We do not express a separate opinion on the prospective information and on the assumptions used as a basis. There is a substantial unavoidable risk that future events will differ materially from the prospective information.

We communicate with those charged with governance regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that we identify during our audit.

We also provide those charged with governance with a statement that we have complied with the relevant independence requirements and communicate with them all relationships and other matters that may reasonably be thought to bear on our independence, and where applicable, the related safeguards.

From the matters communicated with those charged with governance, we determine those matters that were of most significance in the audit of the consolidated financial statements of the current period and are therefore the key audit matters. We describe these matters in our auditor's report unless laws or other legal regulations preclude public disclosure of the matter.

Other legal and regulatory requirements

Report on the Assurance on the Electronic Rendering of the Consolidated Financial Statements and the Combined Management Report Prepared for Publication Purposes in Accordance with Section 317 (3a) HGB

We have performed assurance work in accordance with Section 317 paragraph 3a HGB to obtain reasonable assurance about whether the rendering of the annual financial statements and the combined management report (hereinafter the "ESEF documents") contained in the file that can be downloaded by the issuer from the electronic client portal with access protection „mercedesbenzgroupag-2022-12-31-de.zip" (SHA256-Hashwert: 46f593f465fc01a77b36a7f616d 7d65eb5350e36b61afb75fb3d93def99e1ccb) made available and prepared for publication purposes complies in all material respects with the requirements of Section 328 (1) HGB for the electronic reporting format ("ESEF format"). In accordance with German legal requirements, this assurance work extends only to the conversion of the information contained in the annual financial statements and the combined management report into the ESEF format and therefore relates neither to the information contained in these renderings nor to any other information contained in the file identified above.

In our opinion, the rendering of the consolidated financial statements and the combined management report contained in the electronic file and made available for publication purposes complies in all material respects with the requirements of Section 328 paragraph 1 HGB for the electronic reporting format. Beyond this assurance opinion and our audit opinion on the accompanying consolidated financial statements and the accompanying combined management report for the financial year from January 1 to December 31, 2022 contained in the "Report on the Audit of the Consolidated Financial Statements and the Combined Management Report" above, we do not express any assurance opinion on the information contained within these renderings or on the other information contained in the file identified above.

We conducted our assurance work on the rendering of the consolidated financial statements and of the combined management report contained in the file and identified above in accordance with Section 317 paragraph 3a HGB and the IDW Assurance Standard: Assurance Work on the Electronic Rendering of Financial Statements and Management Reports Prepared for Publication Purposes in accordance with Section 317 paragraph 3a HGB (IDW AsS 410 (06.2022)) and the International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised). Our responsibility in accordance therewith is further described below. Our audit firm applies IDW Standard on Quality Management 1: Requirements for Quality Management in Audit Firms (IDW QS 1).

The Company's legal representatives are responsible for the preparation of the ESEF documents including the electronic rendering of the consolidated financial statements and the combined management report in accordance with Section 328 paragraph 1 sentence 4 item 1 HGB and for the tagging of the consolidated financial statements in accordance with Section 328 paragraph 1 sentence 4 item 2 HGB.

In addition, the Company's representatives are responsible for such internal control that they have considered necessary to enable the preparation of ESEF documents that are free from material intentional or unintentional non-compliance with the requirements of Section 328 paragraph 1 HGB for the electronic reporting format.

The Supervisory Board is responsible for overseeing the process of preparing the ESEF documents as part of the financial reporting process.

Our objective is to obtain reasonable assurance about whether the ESEF documents are free from material intentional or unintentional non-compliance with the requirements of Section 328 paragraph 1 HGB. We exercise professional judgement and maintain professional scepticism throughout the assurance work. We also

- Identify and assess the risks of material intentional or unintentional non-compliance with the requirements of Section 328 paragraph 1 HGB, design and perform assurance procedures responsive to those risks, and obtain assurance evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our assurance opinion.

- Obtain an understanding of internal control relevant to the assurance on the ESEF documents in order to design assurance procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an assurance opinion on the effectiveness of these controls.

- Evaluate the technical validity of the ESEF documents, i.e. whether the file made available containing the ESEF documents meets the requirements of the Delegated Regulation (EU) 2019/815, as amended as at the reporting date, on the technical specification for this electronic file.

- Evaluate whether the ESEF documents provide an XHTML rendering with content equivalent to the audited consolidated financial statements and the audited combined management report.

- evaluate whether the tagging of the ESEF documents with Inline XBRL technology (iXBRL) in accordance with the requirements of Articles 4 and 6 of the Delegated Regulation (EU) 2019/815, as amended as at the reporting date, enables an appropriate and complete machine-readable XBRL copy of the XHTML rendering.

Further Information pursuant to Article 10 of the EU Audit Regulation

We were elected as group auditor by the Annual Shareholders' Meeting on April 29, 2022. We were engaged by the Supervisory Board on July 1, 2022. We have been the group auditor of Mercedes-Benz Group AG without interruption since the financial year 1998.

We declare that the opinions expressed in this auditor's report are consistent with the additional report to the audit committee pursuant to Article 11 of the EU Audit Regulation (longform audit report).

Other matter – Use of the Auditor's Report

Our auditor´s report must always be read together with the audited consolidated financial statements and the audited combined management report as well as the examined ESEF documents. The consolidated financial statements and combined management report converted to the ESEF format - including the versions to be entered in the company register - are merely electronic renderings of the audited consolidated financial statements and the audited group management report and do not take their place. In particular, the ESEF report and our assurance opinion contained therein are to be used solely together with the examined ESEF documents made available in electronic form.

German Public Auditor responsible for the engagement

The German Public Auditor responsible for the engagement is Alexander Bock.

Stuttgart, March 13, 2023

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

[Original German version signed by:]





Sailer
Wirtschaftsprüfer
[German Public Auditor]

Bock
Wirtschaftsprüfer
[German Public Auditor]

Key Figures Mercedes-Benz Group

E.01

In millions of euros	**2022**	2021[1]	2022/2021 % change
Revenue	**150,017**	133,893	**+12**
EBIT	**20,458**	16,028	**+28**
Adjusted EBIT	**20,655**	17,158	**+20**
Net profit	**14,809**	11,050	**+34**
Earnings per share (in euros)[2]	**13.55**	10.00	**+36**
Dividend per share (in euros)	**5.20**	5.00	**+4**
Free cash flow of the industrial business	**8,128**	7,880	**+3**
Adjusted free cash flow of the industrial business	**9,294**	10,125	**-8**
Net liquidity of the industrial business (31 December)	**26,637**	21,005	**+27**
Investments in property, plant and equipment	**3,481**	4,579	**-24**
Research and development expenditure	**8,541**	9,105	**-6**
CO_2 emissions of the new car fleet in Europe in accordance with WLTP (in g/km)	**115**	115	**+0**
Employees (31 December)[3]	**168,797**	172,425	**-2**

1 The key figures, excluding investments in property, plant and equipment as well as research and development expenditure, were presented as continuing activities in 2021. The investments in property, plant and equipment as well as research and development expenditure are including the figures of Daimler's commercial vehicle business until the time of the spin-off and hive-down.
2 Based on net profit attributable to shareholders of Mercedes-Benz Group AG.
3 Active workforce without holiday workers.

Key Figures for the Divisions

E.02

In millions of euros	**2022**	2021	2022/2021 % change
Mercedes-Benz Cars			
Unit sales	**2,040,719**	1,943,930	**+5**
Revenue	**111,601**	96,712	**+15**
EBIT	**16,340**	12,487	**+31**
Adjusted EBIT	**16,245**	12,689	**+28**
Return on sales (in %)	**14.6**	12.9	**+13**
Adjusted return on sales (in %)	**14.6**	13.1	**+11**
CFBIT	**10,718**	9,344	**+15**
Adjusted CFBIT	**11,413**	10,714	**+7**
Adjusted cash conversion rate[1]	**0.7**	0.8	**-13**
Investments in property, plant and equipment	**3,265**	3,589	**-9**
Research and development expenditure	**7,986**	7,207	**+11**
thereof capitalized development costs	**2,802**	2,215	**+27**
Employees (31 December)[2]	**135,388**	138,906	**-3**
Mercedes-Benz Vans			
Unit sales	**415,344**	386,239	**+8**
Revenue	**17,217**	14,735	**+17**
EBIT	**1,897**	1,143	**+66**
Adjusted EBIT	**1,927**	1,229	**+57**
Return on sales (in %)	**11.0**	7.8	**+41**
Adjusted return on sales (in %)	**11.2**	8.3	**+35**
CFBIT	**1,731**	826	**+110**
Adjusted CFBIT	**2,039**	1,581	**+29**
Adjusted cash conversion rate[1]	**1.1**	1.3	**-15**
Investments in property, plant and equipment	**199**	198	**+1**
Research and development expenditure	**552**	489	**+13**
thereof capitalized development costs	**137**	47	**+191**
Employees (31 December)[2]	**19,137**	19,322	**-1**
Mercedes-Benz Mobility			
Revenue	**26,954**	27,941	**-4**
EBIT	**2,428**	3,493	**-30**
Adjusted EBIT	**2,428**	3,449	**-30**
Return on equity (in %)	**16.8**	22.3	**-25**
Adjusted return on equity (in %)	**16.8**	22.0	**-24**
New business	**58,031**	63,631	**-9**
Contract volume (31 December)	**132,379**	133,687	**-1**
Investments in property, plant and equipment	**18**	78	**-77**
Employees (31 December)[2]	**9,850**	9,531	**+3**

1 The adjusted cash conversion rate is the ratio of adjusted CFBIT to adjusted EBIT.
2 Active workforce without holiday workers.

Information on the Internet

Further information about the **Mercedes-Benz share** can be found in the Investors section at

group.mercedes-benz.com/investors

Annual and interim reports as well as company financial statements of Mercedes-Benz Group AG are available there. In addition, you can find the latest news, the financial calendar, presentations, various overviews of key figures, information on the share price and additional services.

All annual and interim reports are only available online to download as PDF files.

group.mercedes-benz.com/investors/reports-news

Further Information is available at

group.mercedes-benz.com/en

Mercedes-Benz Group AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
group.mercedes-benz.com/en

Investor Relations
Fax +49 711 17 94075
ir.mbg@mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG, Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Germany

Informe Anual 2022



Grupo Mercedes-Benz



5

A NUESTROS ACCIONISTAS

36

INFORME COMBINADO DE LA ADMINISTRACIÓN
CON DECLARACIÓN NO FINANCIERA

161

GOBIERNO CORPORATIVO

193

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

345

INFORMACIÓN ADICIONAL



A NUESTROS ACCIONISTAS

A NUESTROS ACCIONISTAS

7 Carta del CEO

10 El Consejo de Administración

11 Informe del Comité de Vigilancia

22 El Comité de Vigilancia

26 Objetivos y Estrategia

26 Sustentabilidad, integridad y diversidad son las bases de nuestra conducta

27 Estrategia de Mercedes-Benz Autos

30 Estrategia de Mercedes-Benz Vanes

33 Estrategia de Mercedes-Benz Mobility

Daimler AG cambió su denominación a Mercedes-Benz Group AG a partir del 1 de febrero de 2022. Salvo que exista un contexto histórico específico para la antigua denominación social en casos concretos, en el presente Informe Anual se utiliza la nueva denominación social y para el Grupo se utiliza la denominación Grupo Mercedes-Benz. Lo mismo se aplica a la antigua Daimler Mobility AG, que cambió su denominación a Mercedes-Benz Mobility AG el 1 de febrero de 2022.



Ola Källenius
Presidente del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG

Estimados Accionistas,

2022 fue un año en el que pudimos demostrar nuestra resistencia en un entorno difícil y lograr importantes éxitos empresariales. Al mismo tiempo, avanzamos sistemáticamente en la aplicación de nuestra estrategia. Además, el año 2022 marca un momento histórico para nosotros: desde el 1 de febrero el nombre de nuestra empresa es Mercedes-Benz Group AG.

¿Qué nos habíamos propuesto conseguir en 2022? Queríamos limitar los efectos de los cuellos de botella en el suministro y seguir trabajando en nuestra eficiencia de costos. En cuanto a nuestra estrategia, nos fijamos el objetivo de ampliar la movilidad eléctrica, acelerar el desarrollo de software y reforzar el posicionamiento de Mercedes-Benz como marca de lujo.

Hemos avanzado mucho en todas estas áreas. Para minimizar los efectos de los cuellos de botella en el suministro, hemos firmado contratos con una serie de nuevos proveedores de semiconductores, por ejemplo. Para salvaguardar nuestro suministro de materias primas, confiamos cada vez más en la adquisición directa. Por ejemplo, tenemos previsto cooperar en el futuro con el gobierno canadiense en la extracción de materias primas de fuentes sustentables. Hemos seguido aumentando nuestra eficiencia de costos en toda la empresa. Hemos duplicado con creces el número de entregas de automóviles.

Hemos duplicado con creces el número de entregas de automóviles Mercedes-Benz totalmente eléctricos a nuestros clientes. Hemos ampliado nuestra cartera de vehículos eléctricos con dos SUV eléctricos. También hemos conseguido aumentar significativamente las ventas de nuestras vanes eléctricas. En el área de software, hemos abierto un nuevo centro de especialización, hemos avanzado en el desarrollo de nuestro propio sistema operativo y hemos entregado a nuestros clientes alemanes los primeros coches automatizados con la estrella de Mercedes-Benz.

Nos hemos centrado más en nuestro modelo de negocio y en nuestra cartera de vehículos. En el futuro nos concentraremos aún más claramente en los puntos fuertes de Mercedes-Benz: la tecnología punta y nuestra posición en la vanguardia del mercado.

Esta línea de actuación se reflejó en los resultados de nuestra empresa. Nuestros ingresos ascendieron a € 150.0 miles de millones. Nuestro EBIT creció un 28 %, hasta € 20.5 miles de millones. Nuestra liquidez neta en el negocio industrial fue de € 26.6 miles de millones. En total, el beneficio neto ascendió a € 14.8 miles de millones. El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia propondrán un dividendo de € 5.20 por acción en la Asamblea General Anual.

Estos resultados han sido posibles gracias al incansable compromiso de nuestro equipo. El año 2022 estuvo marcado por numerosos retos, desde las medidas regionales para combatir el Covid 19 hasta el incierto y costoso suministro de energía en Europa y los continuos cuellos de botella en el suministro de semiconductores. Desafiamos todos estos retos gracias a nuestro alto grado de flexibilidad y nuestra inmensa capacidad de adaptación. Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a todos los empleados por este sólido desempeño.

También tenemos prioridades estratégicas claras para 2023. Queremos salvaguardar el "punto operativo" óptimo de nuestro sistema empresarial, seguir ampliando la movilidad eléctrica, adaptar nuestras cadenas de suministro mundiales al futuro, elevar la experiencia del cliente en Mercedes-Benz al siguiente nivel y mantener la disciplina de costos.

¿En qué nos centraremos concretamente?

Para optimizar de forma sustentable nuestro sistema empresarial, tenemos que seguir reforzando nuestra resistencia frente a los impactos externos. Prevemos vientos en contra también en 2023. Pero nuestro objetivo sigue siendo el mismo: queremos crecer de forma rentable. Hemos establecido una buena base para ello en términos estructurales y financieros. Estamos decididos a seguir por este camino y a acelerar aún más la transformación de Mercedes-Benz. Queremos crecer aún más en la gama alta de los segmentos en los que estamos representados.

Queremos duplicar aproximadamente nuestras ventas de unidades de vehículos totalmente eléctricos en 2023. Para lograrlo, estamos avanzando a toda máquina en la transformación de nuestras plantas de producción y de propulsión. Una condición importante para seguir impulsando la movilidad eléctrica es que nuestras cadenas de suministro sean lo más estables y flexibles posibles. Hacemos especial hincapié en la disciplina de suministro -en la fiabilidad de nuestros proveedores y socios-, así como en nuestros propios esfuerzos para satisfacer los deseos de nuestros clientes de la forma más rápida y completa posible. También damos prioridad al suministro de las materias primas y los componentes necesarios para el desarrollo de la movilidad eléctrica y un mayor crecimiento rentable.

En cuanto a nuestro objetivo de elevar la experiencia del cliente en Mercedes-Benz a un nivel aún más alto, nuestras áreas focales para este año incluyen la continua expansión de las ventas directas, que ofrecen la máxima comodidad y total transparencia a la hora de comprar un coche. El lanzamiento previsto de nuestra propia red mundial de estaciones de carga de alta potencia demuestra que tenemos un concepto holístico de la movilidad eléctrica que tiene en cuenta las necesidades de nuestros clientes. La nueva Clase E mostrará un precursor del nuevo sistema operativo MB.OS y demostrará lo que nuestros fans de Mercedes pueden esperar en términos de software. Todos estos planes están al servicio de nuestro lema general: queremos construir los coches más deseados del mundo.

El año pasado reforzamos aún más nuestra empresa y tomamos importantes decisiones estratégicas. Esa fue la sesión de clasificación. Ahora empieza la carrera. Espero que sigan con nosotros en este viaje.

Atentamente,



Ola Källenius

El Consejo de Administración



Ola Källenius
Presidente del Consejo de Administración
Nombramiento hasta mayo 2024



Dr Jörg Burzer
Dirección de Producción y Cadena de Suministro
Nombramiento hasta noviembre 2024



Renata Jungo Brüngger
Integridad y Asuntos Legales
Nombramiento hasta diciembre 2024



Sabine Kohleisen
Directora de Recursos Humanos y Mano de Obra Nombramiento hasta noviembre 2024



Markus Schäfer
Director Tecnología, Desarrollo y Adquisiciones
Nombramiento hasta mayo 2024



Britta Seeger
Marketing y Ventas
Nombramiento hasta diciembre 2024

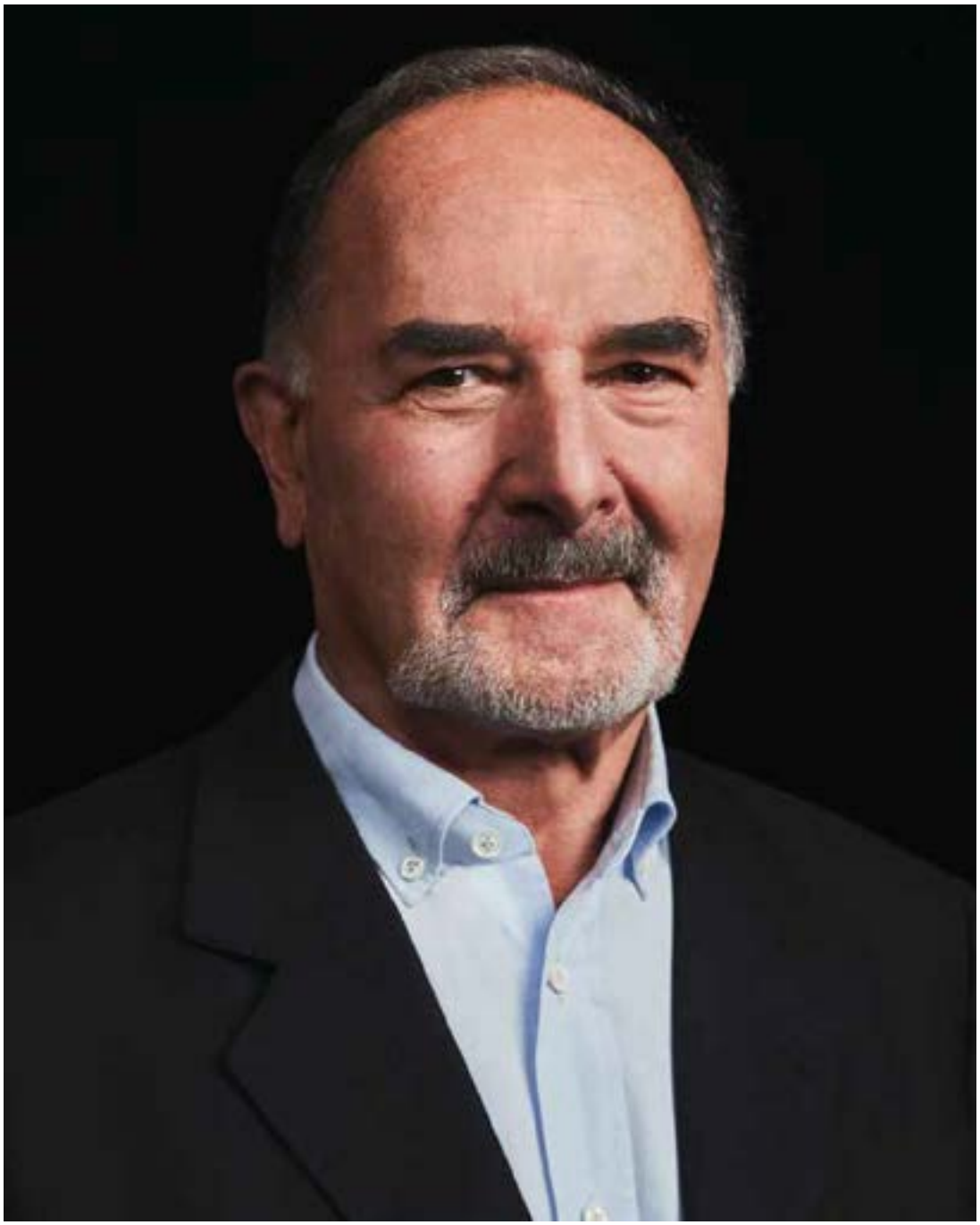


Hubertus Troska Greater China
Nombramiento hasta diciembre 2025



Harald Wilhelm
Finanzas y Contraloría/ Mercedes-Benz Mobility
Nombramiento hasta marzo 2027

W **Mayor información sobre los miembros del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG**



Dr Ing. e.h. Dipl.-Ing. Bernd Pischetsrieder
Presidente del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG

Informe del Comité de Vigilancia

Estimados Accionistas,

2022 fue un año en el que Mercedes-Benz Group AG avanzó sustancialmente en la aplicación, el desarrollo y el perfeccionamiento de su estrategia. El posicionamiento de Mercedes-Benz como marca de lujo sigue reforzándose, y la empresa acelera en el camino hacia un futuro totalmente eléctrico e impulsado por software. Además, la intensificación de las actividades en el área ESG demuestra el compromiso de la empresa con la sociedad y el medio ambiente.

Por supuesto, 2022 también será recordado por los grandes retos que planteó, como la guerra entre Rusia y Ucrania, el aumento de los precios de la energía y la creciente inflación. Aunque seguiremos enfrentándonos a incertidumbres, el equipo directivo ha demostrado hasta ahora una gran capacidad para poner contramedidas y compensar estos riesgos; estoy convencido de su capacidad para seguir haciéndolo.

Miro al futuro con confianza y estoy seguro de que la empresa seguirá cosechando éxitos gracias al excelente Consejo de Administración, el equipo ejecutivo y los empleados.

Actividades de Supervisión y Asesoría del Comité de Vigilancia

En el ejercicio 2022, el Comité de Vigilancia del Grupo Mercedes-Benz AG volvió a desempeñar plenamente las funciones que le incumben por ley, los estatutos y el reglamento interno.

En este contexto, el Comité de Vigilancia asesoró y supervisó continuamente al Consejo de Administración en la gestión de la empresa y prestó apoyo en cuestiones de importancia estratégica para el desarrollo ulterior de la empresa.

El Comité de Vigilancia examinó si los estados financieros individuales y consolidados de la empresa, el Informe Combinado de la Administración, incluida la declaración no financiera, y los demás informes financieros cumplían los requisitos aplicables.

Además, tras un minucioso examen y consulta, aprobó numerosas operaciones comerciales sujetas a su consentimiento. Esto se refería en particular a la aprobación de una red de recarga de alta potencia de Mercedes-Benz en Norteamérica. También incluyó la planificación financiera y de inversiones, proyectos de cooperación y la celebración de contratos de especial importancia para la empresa. El Consejo de Administración informó al Comité de Vigilancia sobre un gran número de otras medidas y transacciones comerciales y las debatió intensiva y detalladamente con el Comité de Vigilancia; por ejemplo, los efectos en la empresa de los cuellos de botella en el suministro de determinados componentes de semiconductores y las contramedidas iniciadas.

El Consejo de Administración ha informado periódicamente al Comité de Vigilancia sobre todos los acontecimientos empresariales significativos del Grupo y de las divisiones. Durante el período de referencia, mantuvo continuamente informado al Comité de Vigilancia sobre todas las cuestiones fundamentales relativas a la planificación empresarial, incluida la planificación financiera, de inversiones, de ventas y de personal; la evolución actual de las empresas del Grupo; la evolución de los ingresos; la situación de la empresa y de las divisiones; el entorno económico y político; y el estado actual y la evaluación de los procedimientos legales importantes. Además, el Consejo de Administración informaba continuamente al Comité de Vigilancia sobre la situación de rentabilidad y liquidez de la empresa, la evolución de los mercados de ventas y adquisiciones, la situación económica general y la evolución de los mercados de capitales y del sector de los servicios financieros. Otros temas tratados fueron el desarrollo de la cartera de productos, el aseguramiento de la competitividad a largo plazo de la empresa y la aplicación de medidas para garantizar una movilidad sustentable y orientada al futuro. El Comité de Vigilancia también trató en detalle la evolución política y los conflictos en los principales mercados de venta y la reacción a los mismos en términos de política empresarial, la estructura accionarial, la evolución del precio de las acciones y sus antecedentes, así como los efectos previstos de los proyectos estratégicos sobre la evolución del precio de las acciones.

Cultura de trabajo y ámbitos de actividad del Comité de Vigilancia

En el ejercicio 2022, el Comité de Vigilancia celebró siete asambleas, que también tuvieron lugar como videoconferencias debido a la pandemia. Cuatro asambleas se celebraron en persona, con la opción de participar de forma virtual o por teléfono, y tres asambleas se celebraron como videoconferencias. La asistencia de los miembros a las asambleas fue muy elevada, como puede verse en el resumen detallado que figura al final de este informe. El trabajo del Comité de Vigilancia se caracterizó por un diálogo abierto e intenso. Los miembros del Comité de Vigilancia se prepararon regularmente para las próximas resoluciones utilizando documentos facilitados de antemano por el Consejo de Administración. Los representantes de los empleados y de los accionistas también prepararon regularmente las asambleas en debates separados, a los que también asistieron miembros del Consejo de Administración. Además, el Comité de Vigilancia contó con el profundo apoyo de sus Comités. En las asambleas del Comité de Vigilancia, sus miembros debatían detalladamente con el Consejo de Administración las medidas y operaciones que debían resolverse. Periódicamente se programaban sesiones ejecutivas en las asambleas para poder tratar los temas también en ausencia del Consejo de Administración.

El Comité de Vigilancia fue informado de los acontecimientos especiales que se producían fuera de las asambleas ordinarias. Además, los miembros del Comité de Vigilancia y del Consejo de Administración celebraron asambleas bilaterales para intercambiar puntos de vista. El Consejo de Administración también informó al Comité de Vigilancia de los indicadores clave de la evolución de los negocios y de los riesgos existentes mediante informes escritos.

Los miembros del Comité de Vigilancia asumen la responsabilidad de sus medidas de formación y perfeccionamiento en ámbitos como los cambios en el marco legal y las tecnologías prospectivas necesarias para el desempeño de sus funciones, y cuentan para ello con el apoyo de la empresa. Además, los nuevos miembros del Comité de Vigilancia tienen la oportunidad de reunirse con los miembros del Consejo de Administración y los altos ejecutivos con responsabilidad especializada en un programa de incorporación específicamente designado para un intercambio bilateral sobre temas fundamentales y actuales con respecto a las áreas relevantes del Consejo de Administración, obteniendo así una visión general de los temas relevantes para la empresa y de la estructura de gobierno. Los bloques temáticos relacionados con ESG (Environmental, Social and Governance) y la sustentabilidad también forman parte integrante de este programa. Además, los miembros del Comité de Vigilancia son informados periódicamente sobre el entorno normativo relevante para su trabajo en el Comité de Vigilancia y otras novedades legales que les afectan.

En su asamblea del 23 de febrero de 2022, el Comité de Vigilancia fue informado en primer lugar sobre el impacto de la escalada del conflicto entre Rusia y Ucrania en la empresa y sus empleados. En presencia de representantes del auditor, el Comité de Vigilancia debatió a continuación las cifras clave preliminares de los Estados Financieros Consolidados y de la empresa de 2021, así como la propuesta preliminar a la Asamblea General Anual de 2022 para la aplicación de los beneficios, y tomó nota de ellas con aprobación. El Comité de Vigilancia determinó que no había objeciones a su publicación. En la medida en que las cifras clave preliminares no habían sido ya objeto del anuncio ad hoc del 11 de febrero de 2022, se publicaron junto con la propuesta preliminar de aplicación de beneficios en la conferencia de prensa anual del 24 de febrero de 2022. El Comité de Vigilancia también adoptó resoluciones relativas a otras medidas sujetas a su aprobación. Además, el Consejo de Administración facilitó información sobre el estado del cumplimiento del acuerdo en relación con las emisiones de diésel acordado con las autoridades estadounidenses.

En la asamblea del 10 de marzo de 2022, el Comité de Vigilancia debatió los Estados Financieros Anuales, los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración, incluida la Declaración No Financiera para el ejercicio 2021 de Mercedes-Benz Group AG y del Grupo, cada uno de los cuales había sido emitido con un dictamen de auditoría sin reservas por parte del auditor, así como la Declaración sobre Gobierno Corporativo, el Informe de Remuneración y la propuesta de aplicación de beneficios. Los miembros del Comité de Vigilancia recibieron amplia documentación para su preparación.

El Comité de Auditoría y el Comité de Vigilancia revisaron detalladamente estos documentos y los debatieron intensamente en presencia del auditor, que informó sobre los resultados de su auditoría y, en particular, abordó las cuestiones clave de la auditoría y los procedimientos de auditoría pertinentes, incluidas las conclusiones extraídas, y estuvo disponible para preguntas e información adicionales. Tras el resultado final de la revisión del Comité de Vigilancia y de su propia revisión, El Comité de Vigilancia manifestó su conformidad con el resultado de la auditoría realizada por el auditor. Determinó que no había objeciones que plantear y aprobó los Estados Financieros Anuales elaborados por el Consejo de Administración y el Informe Combinado de la Administración, incluida la Declaración No Financiera. De este modo se aprobaron los estados financieros anuales de 2021 del Grupo Mercedes-Benz AG. Sobre esta base, el Comité de Vigilancia aprobó la propuesta del Consejo de Administración para la aplicación de los beneficios distribuibles. El Comité de Vigilancia también aprobó el Informe del Comité de Vigilancia, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y el Informe sobre Remuneraciones, así como sus propuestas de resolución sobre los puntos del orden del día de la Asamblea General Anual de 2022. En este contexto, también se adoptaron las resoluciones necesarias para celebrar una Junta General virtual.

Además, el órgano abordó la remuneración del Consejo de Administración sobre la base del sistema de remuneración aprobado por la Asamblea General Anual. En el punto del orden del día relativo al gobierno corporativo, se aprobaron los demás cargos y actividades secundarias de los miembros del Consejo de Administración que se presentaron en la reunión. En la reunión también se trató la resolución sobre un proyecto de producto. El Comité de Vigilancia también trató el procedimiento de licitación como parte de un proceso de selección y propuesta de conformidad con el Reglamento de Auditoría Legal de la UE para la selección de un nuevo auditor para el ejercicio 2024. El Consejo también debatió cuestiones legales de actualidad.

En su asamblea del 27 de abril de 2022, el Comité de Vigilancia volvió a recibir informes sobre el impacto de la guerra entre Rusia y Ucrania en la empresa, la situación del suministro de componentes de semiconductores y materias primas, y las medidas adoptadas en cada caso. El Consejo de Administración también facilitó información sobre las reacciones positivas a la conferencia ESG de la empresa para inversores y analistas, que se celebró por primera vez el 11 de abril de 2022. Después de que el Comité de Vigilancia diera su aprobación a un proyecto de producto, el Consejo de Administración ofreció una visión general de la situación financiera actual, los volúmenes y los precios de los grupos de vehículos de la actual cartera de Mercedes- Benz Autos.

En la Asamblea General Anual virtual del 29 de abril de 2022, los candidatos propuestos por el Comité de Vigilancia, Dame Veronica Anne ("Polly") Courtice y Marco Gobbetti, fueron elegidos miembros del Comité de Vigilancia en calidad de representantes de los accionistas. En la reunión posterior del Comité de Vigilancia, Ergun Lümali fue elegido Vicepresidente del mismo. Además, se celebraron elecciones para cubrir vacantes en los comités del Comité de Vigilancia.

El 28 de junio de 2022, el Comité de Vigilancia aprobó por otros medios de comunicación habituales el reajuste de la red de producción para aplicar de forma coherente la estrategia "sólo electricidad".

El Comité de Vigilancia celebró otra asamblea a finales de julio de 2022. En esta asamblea, debatió en detalle con el Consejo de Administración la marcha de los negocios y los resultados del primer semestre. A continuación, el Consejo de Administración presentó una visión general de la situación financiera actual, los volúmenes y los precios de las arquitecturas de vehículos de la futura cartera de Mercedes-Benz Autos en el marco de otro informe sobre el proyecto. El Comité de Vigilancia aprobó a continuación los fondos necesarios para la aplicación consecuente de la estrategia "*Electric Only*". El Comité de Vigilancia también trató en detalle las cuestiones ESG y de sustentabilidad relevantes para Mercedes-Benz y su integración en la empresa. El Consejo de Administración informó sobre la integración en curso de la información interna, la gestión de riesgos y los procesos de toma de decisiones, el cumplimiento y la integridad, y la remuneración, entre otras cosas.

Reunión estratégica del Comité de Vigilancia

Al comienzo de la reunión de estrategia de dos días de duración, celebrada los días 28 y 29 de septiembre de 2022, el Comité de Vigilancia fue informado de la situación actual de la empresa y, en particular, de las actividades relacionadas con la posible enajenación del negocio ruso. Tras una resolución sobre un proyecto de producto, el Comité de Vigilancia aprobó la decisión del Consejo de Administración de celebrar la Asamblea General Anual de 2023 sobre una nueva base legal en formato virtual.

Además, el Comité recibió informes sobre asuntos legales de actualidad y el estado de cumplimiento del acuerdo alcanzado con las autoridades estadounidenses en relación con las emisiones de gases de escape diésel. Otro punto del orden del día fue la ciberseguridad. A continuación, la reunión se centró en la estrategia de lujo sustentable de la empresa y en su interpretación y aplicación. Entre los temas debatidos figuraban los enfoques estratégicos para seguir desarrollando la marca y la interacción con los clientes ("*selling desire*"), para la cartera de productos y las tecnologías ("*developing desire*") y para aumentar la rentabilidad ("*monetising desire*"). Con la participación de los ejecutivos responsables, los miembros del Comité de Vigilancia y del Consejo de Administración debatieron en un diálogo constructivo y abierto cómo se adaptará el Grupo Mercedes-Benz a los nuevos retos y qué oportunidades deben aprovecharse. También se habló de las actividades de software para automóviles y de la red mundial de producción. El Comité de Vigilancia y el Consejo de Administración debatieron asimismo los retos sociales y la responsabilidad empresarial en el ámbito de la justicia social. Ambos órganos coincidieron en que la responsabilidad social es un aspecto importante dentro de la "S" de ESG y que Mercedes-Benz puede contribuir a resolver problemas sociales.

Mediante resolución con ayuda de otros medios de comunicación habituales, el Comité de Vigilancia aprobó en octubre de 2022 los planes del Consejo de Administración de vender las actividades comerciales de la empresa en Rusia.

También mediante resolución con ayuda de otros medios de comunicación habituales, el Comité de Vigilancia resolvió en noviembre de 2022, tras llevar a cabo el proceso de selección y propuesta de conformidad con el Reglamento de auditoría legal de la UE sobre la base de la recomendación y preferencia del Comité de Auditoría y tras su propia evaluación, proponer a la Asamblea General Anual 2023 el nombramiento de PricewaterhouseCoopers GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt a. M., como nuevo auditor de los Estados Financieros Anuales, auditor de los Estados Financieros Consolidados y auditor para la revisión de los informes financieros intermedios para el ejercicio 2024.

Reunión de planificación empresarial (planificación empresarial de Mercedes-Benz)
En la reunión del 1 de diciembre de 2022, el Comité de Vigilancia debatió y aprobó la planificación empresarial de Mercedes-Benz sobre la base de una documentación exhaustiva y analizó las oportunidades y riesgos existentes en relación con la misma. El Comité de Vigilancia recibió a continuación información actualizada sobre la estrategia para China. También se abordaron la situación geopolítica entre China y Estados Unidos, los riesgos de desacoplamiento y las actividades de cumplimiento social. El Comité de Vigilancia también dio su visto bueno a una serie de proyectos de productos y otras medidas sujetas a su aprobación. Trató el informe del Consejo de Administración sobre el desarrollo de las adquisiciones y asociaciones en curso y finalizadas. El Comité de Vigilancia también tuvo conocimiento del programa mundial de becas beVisioneers - The Mercedes- Benz Fellowship, que ofrece a los jóvenes, sea cual sea su procedencia, formación, tutoría, apoyo profesional y financiamiento para poner en marcha sus proyectos de cambios positivos para el medio ambiente. Otros puntos del orden del día fueron la remuneración, el gobierno corporativo y los asuntos legales. Por último, el órgano debatió la continuación del desarrollo del sistema de gestión del cumplimiento técnico y la situación del cumplimiento del acuerdo pactado con las autoridades estadounidenses en relación con las emisiones de diésel.

Gobierno corporativo y declaración de conformidad
Durante el ejercicio 2022, el Comité de Vigilancia abordó continuamente las normas de buen gobierno corporativo.

En diciembre de 2022, el Comité de Vigilancia aprobó la declaración de cumplimiento ordinaria de 2022. Con las excepciones allí explicadas, todas las recomendaciones del Código han sido y están siendo cumplidas.

En aras del buen gobierno corporativo, los miembros del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG están obligados a comunicar al Comité de Vigilancia en su conjunto cualquier conflicto de intereses, en particular los que pudieran surgir como consecuencia de una función de asesoramiento o consejo de administración con clientes, proveedores o prestamistas de Mercedes-Benz Group AG u otros terceros.

Durante el ejercicio 2022 no hubo indicios de conflictos de intereses reales. En el transcurso de la reunión del Comité de Vigilancia del 1 de diciembre de 2022, en la que se debatió la aprobación del establecimiento de una red de recarga de alta potencia de Mercedes-Benz en Norteamérica, como medida de precaución sólo Ben van Beurden, que en aquel momento aún era Consejero Delegado de Shell plc, no participó ni en el debate ni en la votación sobre este punto del orden del día.

El Comité de Vigilancia evalúa periódicamente la eficacia con que el Comité de Vigilancia y sus comités desempeñan sus tareas. La próxima autoevaluación está prevista para 2023. Independientemente de la autoevaluación del Comité de Vigilancia, el Comité de Auditoría llevó a cabo una autoevaluación de sus actividades en 2022 sobre la base de un cuestionario exhaustivo específico de la empresa. Los resultados positivos de esta autoevaluación se presentaron y debatieron en la reunión del Comité de Auditoría celebrada el 16 de febrero de 2023.

Ley alemana sobre la igualdad de participación de mujeres y hombres en los puestos directivos
Para los consejos de supervisión de las empresas que cotizan en bolsa con representación paritaria, como el de Mercedes-Benz Group AG, la Ley alemana de Sociedades Anónimas (AktG) prescribe una cuota obligatoria de al menos un 30% de mujeres. La cuota debe ser cumplida por el Comité de Vigilancia en su conjunto. Si los representantes de los accionistas o los representantes de los trabajadores se oponen al cumplimiento global frente al Presidente del Comité de Vigilancia antes de una elección, la proporción mínima para esta elección debe ser cumplida por separado por la parte de los accionistas y por la parte de los trabajadores. En la reunión del Comité de Vigilancia de 27 de abril de 2022, los representantes de los accionistas se opusieron al cumplimiento global con respecto a la elección de representantes de los trabajadores que se celebraría en el Comité de Vigilancia en 2022/2023.

A 31 de diciembre de 2022, en el lado de los accionistas del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG, Sari Baldauf, Liz Centoni, Dame Polly Courtice y la Profesora Dra. Helene Svahn representan un 40 % de mujeres y el resto un 60% de hombres. En cuanto a los empleados, Nadine Boguslawski, Monika Tielsch y Elke Tönjes-Werner representan el 30% de mujeres y el 70 % de hombres. Así pues, el Comité de Vigilancia en su conjunto también cumple la cuota estatutaria tanto por separado como en conjunto.

En su asamblea del 16 de febrero de 2023, el Comité de Vigilancia trató las propuestas específicas de elección para la Asamblea General Anual de 2023 y, por recomendación del Comité de Nombramientos, decidió proponer a la Asamblea General Anual de 2023 que Stefan Pierer fuera elegido miembro del Comité de Vigilancia por primera vez. En caso de elección del candidato propuesto, la cuota estatutaria de mujeres sigue cumpliéndose tanto por parte de los accionistas como para el Comité de Vigilancia en su conjunto.

Para la integración del Consejo de Administración, El Comité de Vigilancia fijó un objetivo para la proporción de mujeres de al menos el 25 % en diciembre de 2020 y un plazo hasta el 31 de diciembre de 2025. Desde agosto de 2022, debe cumplirse un requisito legal de participación mínima al nombrar a los miembros del Consejo de Administración. Este requisito estipula que al menos una mujer y al menos un hombre deben ser miembros del Consejo de Administración en las empresas cotizadas con participación paritaria y más de tres miembros en el Consejo de Administración. Las empresas sujetas al requisito de la proporción mínima ya no están obligadas a fijar una cuota objetivo para la proporción de mujeres en el Consejo de Administración. No obstante, en el marco del perfil general de requisitos para los nombramientos en el Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia ha decidido ir más allá de lo estipulado en el requisito de proporción mínima y mantener la cuota objetivo para la proporción de mujeres en el Consejo de Administración que se fijó en 2020. A 31 de diciembre de 2022, tres de los ocho miembros del Consejo de Administración son mujeres: Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen y Britta Seeger. La proporción de mujeres en el Consejo de Administración es ahora del 37.5 %, lo que significa que supera el objetivo fijado.

El gobierno corporativo del Grupo Mercedes-Benz se explica detalladamente en la Declaración sobre Gobierno Corporativo.

Trabajo en los comités

El **Comité de Presidencia** celebró tres reuniones durante el pasado ejercicio. Dos de las reuniones se celebraron en persona y una por videoconferencia. En particular, se debatieron asuntos de personal y la planificación de la sucesión para los nombramientos en el Consejo de Administración. Además, el Comité de Presidencia debatió la aceptación por parte de miembros del Consejo de Administración de cargos directivos en otras empresas e instituciones, cuestiones de gobierno corporativo, seguros D&O y cuestiones de remuneración.

El **Comité de Auditoría** celebró siete reuniones en el año 2022. Cuatro reuniones se celebraron en persona, con la opción de participar de forma virtual o por teléfono, y tres reuniones se celebraron como videoconferencias. Para más detalles sobre el trabajo del Comité de Auditoría, consúltese el Informe del Comité de Auditoría.

El **Comité de Asuntos Legales** celebró tres reuniones en el año 2022. Dos reuniones se celebraron de forma presencial, con opción de participación de forma virtual o vía telefónica, y una reunión se celebró como videoconferencia. En esas reuniones, se le informó detalladamente sobre asuntos legales relativos a emisiones y cárteles y debatió estos asuntos en presencia de los asesores jurídicos del Comité de Vigilancia. Debatió sobre la continuación del desarrollo del sistema de gestión del cumplimiento técnico, también con respecto a las tecnologías futuras. El Comité recibió informes sobre la marcha de la revisión de las posibles responsabilidades en relación con las emisiones de gasóleo y los asuntos antimonopolio de los asesores legales contratados al efecto por el Comité de Vigilancia. El Comité informó periódicamente al Comité de Vigilancia sobre su trabajo y, tras debatir y sopesar los aspectos relevantes, formuló recomendaciones de resolución al Comité de Vigilancia, teniendo en cuenta los intereses del Grupo. El Comité también debatió los riesgos de una posible limitación de la responsabilidad y adoptó las medidas oportunas en los casos en cuestión. En el marco del acuerdo alcanzado con las autoridades estadounidenses en relación con las emisiones de diésel, se asignaron al Comité tareas específicas y competencias decisorias en relación con el cumplimiento de las obligaciones asumidas en el acuerdo. El Comité también cumplió estas tareas íntegramente y con gran esmero.

El **Comité de Nombramientos** celebró dos reuniones en el ejercicio 2022, ambas por videoconferencia. En concreto, el Comité examinó las recomendaciones para las propuestas de elección del Comité de Vigilancia a la Asamblea General Anual. En este contexto, se guía por los intereses de la empresa, teniendo en cuenta todas las circunstancias de cada caso, y esforzándose por cumplir el perfil general de requisitos, junto con el concepto de diversidad y el perfil de competencias para todo el Comité de Vigilancia.

Durante el periodo de referencia no hubo motivos para convocar al **Comité de Mediación**.

Cambios en el Comité de Vigilancia y el Consejo de Administración

En la Asamblea General Anual virtual del 29 de abril de 2022, los candidatos propuestos por el Comité de Vigilancia, Dame Veronica Anne ("Polly") Courtice y Marco Gobbetti, fueron elegidos miembros del Comité de Vigilancia para suceder a Bader M. Al Saad y al Dr. Clemens Börsig, que se retiraron del Comité de Vigilancia. En la siguiente reunión del Comité de Vigilancia, Ergun Lümali fue elegido Vicepresidente del Comité de Vigilancia y, por tanto, Vicepresidente de los Comités de Mediación y de Presidencia. Timotheus Höttges fue elegido miembro del Comité de Auditoría y Dame Polly Courtice del Comité de Asuntos Legales para suceder al Dr. Clemens Börsig, que abandonó el Comité de Vigilancia al término de la Asamblea General Anual. Además, Roman Romanowski fue elegido para suceder a Michael Brecht en el Comité de Asuntos Legales. Posteriormente, los miembros del Comité de Auditoría eligieron a Olaf Koch como nuevo Presidente del Comité de Auditoría. Por último, los miembros del Comité de Asuntos Legales eligieron a Olaf Koch como nuevo Presidente y a Ergun Lümali como nuevo Vicepresidente de este comité.

En la asamblea del Comité de Vigilancia del 16 de febrero de 2023, los representantes de los accionistas decidieron, sobre la base de la correspondiente recomendación del Comité de Nombramientos, proponer a la Junta General Anual de 2023 la elección de Stefan Pierer como miembro del Comité de Vigilancia. Además, de acuerdo con las directrices del Comité de Vigilancia relativas a los nombramientos del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia nombró a Renata Jungo Brüngger miembro del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG, responsable de Integridad y Asuntos Legales, con efectos a partir del 1 de enero de 2024 y por un nuevo mandato de un año.

Auditoría de los estados financieros individuales y consolidados de la empresa

Los Estados Financieros Anuales de Mercedes-Benz Group AG y el Informe Combinado de la Administración de Mercedes-Benz Group AG y del Grupo para 2022 han sido debidamente auditados por KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, y emitidos con un dictamen de auditoría sin reservas. Esto también se aplica a los estados financieros consolidados de 2022 elaborados de conformidad con las NIIF.

En una asamblea del Comité de Vigilancia celebrada el 16 de febrero de 2023, se debatieron las cifras clave preliminares de los Estados Financieros Consolidados y de la empresa de 2022, así como la propuesta preliminar a la Asamblea General Anual de 2023 para la aplicación de los beneficios, y se tomó nota con aprobación en presencia de representantes del auditor. El Comité de Vigilancia determinó que no había objeciones a su publicación. Las cifras clave preliminares para el ejercicio 2022 y la propuesta preliminar de aplicación de beneficios se publicaron en la conferencia de prensa anual del 17 de febrero de 2023. En la misma reunión, el Comité de Vigilancia también aprobó el programa de recompra de acciones propuesto por el Consejo de Administración.

En la asamblea del 13 de marzo de 2023, el Comité de Vigilancia examinó los Estados Financieros Anuales, los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración, incluida la Declaración No Financiera para Mercedes-Benz Group AG y el Grupo, cada uno de los cuales había sido emitido con un dictamen de auditoría sin reservas por el auditor, así como la Declaración sobre Gobierno Corporativo, el Informe de Remuneración y la propuesta de aplicación de beneficios.

Los miembros del Comité de Vigilancia dispusieron de una amplia documentación para su preparación, que incluía el Informe Anual con los Estados Financieros Consolidados elaborados conforme a las NIIF, el Informe Combinado de la Administración, incluida la Declaración No Financiera para Mercedes-Benz Group AG y el Grupo, así como la Declaración sobre Gobierno Corporativo, el Informe de Remuneración, los Estados Financieros Anuales de Mercedes-Benz Group AG, la propuesta del Consejo de Administración para la aplicación del resultado, los dictámenes de auditoría de KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft para los Estados Financieros Anuales de Mercedes-Benz Group AG y los estados financieros consolidados, incluyendo en cada caso el Informe Combinado de la Administración e información sobre el sistema de control interno contable, así como los borradores de los informes del Consejo de Vigilancia y del Comité de Auditoría.

El Comité de Auditoría y el Comité de Vigilancia revisaron detalladamente estos documentos y los debatieron intensamente en presencia de los auditores, que informaron sobre los resultados de su auditoría y, en particular, abordaron las cuestiones clave de la auditoría y los procedimientos de auditoría pertinentes, incluidas las conclusiones extraídas, y estuvieron disponibles para preguntas e información adicionales. Tras el resultado final de la revisión del Comité de Vigilancia y de su propia revisión, el Comité de Vigilancia manifestó su conformidad con el resultado de la auditoría realizada por el auditor. Determinó que no había objeciones que plantear y aprobó los estados financieros preparados por el Consejo de Administración y el Informe Combinado de la Administración, incluida la Declaración No Financiera. De este modo se aprobaron los Estados Financieros Anuales 2022 de Mercedes-Benz Group AG. Sobre esta base, el Comité de Vigilancia aprobó la propuesta del Consejo de Administración para la aplicación de las utilidades distribuibles. El Comité de Vigilancia también aprobó el Informe del Consejo de Vigilancia, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y el Informe sobre Remuneraciones, así como sus propuestas de resolución sobre los puntos del orden del día para la Asamblea General Anual de 2023.

Agradecimiento

El Comité de Vigilancia desea agradecer a todos los empleados del Grupo Mercedes-Benz y a la dirección su dedicada contribución a los resultados del ejercicio 2022, logrados en un entorno difícil.

El Comité de Vigilancia también desea dar las gracias al Dr. Clemens Börsig y a Bader M. Al Saad, que apoyaron estrechamente a la empresa a través de su dedicado trabajo en el Comité de Vigilancia y abandonaron el Comité de Vigilancia el año pasado.

Stuttgart, marzo de 2023.

El Comité de Vigilancia



Dr. Bernd Pischetsrieder, Presidente.

A.01

Información individualizada de asistencia a asambleas por parte de los miembros del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG en el ejercicio fiscal 2022

2022	Asambleas atendidas	Asistencia (%)
Comité de Vigilancia Plenario		
Dr Bernd Pischetsrieder (Presidente)	7/7	100
Bader M. Al Saad (hasta 29 abril 2022)	3/3	100
Sari Baldauf	6/7	86
Michael Bettag	7/7	100
Ben van Beurden	4/7	57
Nadine Boguslawski	6/7	86
Dr Clemens Börsig (hasta 29 abril 2022)	3/3	100
Michael Brecht	7/7	100
Dr Martin Brudermüller	6/7	86
Liz Centoni	5/7	71
Dame Veronica Anne Courtice (desde 29 abril 2022)	4/4	100
Marco Gobbetti (desde 29 abril 2022)	4/4	100
Michael Häberle	7/7	100
Timotheus Höttges	6/7	86
Olaf Koch	7/7	100
Ergun Lümali	7/7	100
Roman Romanowski	7/7	100
Prof. Dr Helene Svahn	7/7	100
Monika Tielsch	7/7	100
Elke Tönjes-Werner	7/7	100
Dr Frank Weber	7/7	100
Roman Zitzelsberger	6/7	86
Comité de Presidencia		
Dr Bernd Pischetsrieder (Presidente)	3/3	100
Ben van Beurden	3/3	100
Michael Brecht (hasta 29 abril 2022)	1/1	100
Ergun Lümali (desde 29 abril 2022)	2/2	100
Roman Zitzelsberger	2/3	67
Comité de Asesoría		
Olaf Koch (Presidente)	7/7	100
Dr Clemens Börsig (Ex Presidente, hasta 29 abril 2022)	3/3	100
Michael Brecht	7/7	100
Timotheus Höttges (desde 29 abril 2022)	4/4	100
Ergun Lümali	7/7	100

2022	Asambleas atendidas	Asistencia (%)
Comité de Nombramientos		
Dr Bernd Pischetsrieder (Presidente)	2/2	100
Sari Baldauf	2/2	100
Ben van Beurden	2/2	100
Comité de Asuntos Legales		
Olaf Koch (Presidente)	3/3	100
Dr Clemens Börsig (Ex Presidente, hasta 29 abril 2022)	1/1	100
Michael Brecht (hasta 29 abril 2022)	1/1	100
Liz Centoni	3/3	100
Dame Veronica Anne Courtice (desde 29 abril 2022)	2/2	100
Michael Häberle	3/3	100
Ergun Lümali	3/3	100
Roman Romanowski (desde 29 abril 2022)	2/2	100

El Comité de Vigilancia

Dr Bernd Pischetsrieder
Presidente del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG
Electo(a) hasta 2024

Ergun Lümali*
Vicepresidente del Comité de Vigilancia del Grupo Mercedes-Benz AG Presidente del Comité de Empresa del Grupo Mercedes-Benz AG Presidente del Comité de Empresa General del Grupo Mercedes-Benz AG Presidente del Comité de Empresa de la Fábrica de Mercedes-Benz Sindelfingen
Electo(a) hasta 2023

Sari Baldauf
Presidente del Consejo de Administración de Nokia Oyj
Electo(a) hasta 2023

Michael Bettag*
Presidente del Comité de Empresa de la Sucursal Propia de Mercedes-Benz Nuremberg
Electo(a) hasta 2023

Ben van Beurden
Ex CEO de Shell plc
Electo(a) hasta 2025

Nadine Boguslawski*
Primer Representante Autorizado de IG Metall Stuttgart
Nombrado hasta 2023

* Representantes de empleados

W **Mayor información sobre los miembros del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG**

Michael Brecht*
Presidente del Comité de Empresa de la Fábrica de Mercedes-Benz Gaggenau
Electo(a) hasta 2023

Dr Martin Brudermüller
Presidente del Comité de Directores Ejecutivos de BASF SE
Electo(a) hasta 2025

Liz Centoni
Director de Estrategia y Director General de Aplicaciones Cisco, Inc.
Electo(a) hasta 2025

Dame Veronica Anne ("Polly") Courtice
Ex Director de University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership
Electo(a) hasta 2026
(desde el 29 de abril de 2022)

Marco Gobbetti
CEO de Salvatore Ferragamo S.p.A.
Electo(a) hasta 2026
(desde el 20 de abril de 2022)

Michael Häberle*
Vicepresidente del Comité de Empresa del Grupo Mercedes-Benz AG
Vicepresidente del Comité de Empresa General del Grupo Mercedes-Benz AG Presidente del Comité de Empresa de la Fábrica de Mercedes-Benz Untertürkheim
Electo(a) hasta 2023

Timotheus Höttges
Presidente del Consejo de Administración de Deutsche Telekom AG
Electo(a) hasta 2025

Olaf Koch
Socio y Directos Administrativo de Zintinus GmbH
Electo(a) hasta 2025

* Representantes de empleados

W **Mayor información sobre los miembros del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG**

Roman Romanowski*
Jefe del Departamento Legal Ejecutivo del Consejo de Administración de IG Metall
Nombramiento hasta 2023

Prof. Dr Helene Svahn
Profesor de Nano biotecnología en el Royal Institute of Technology, Suecia
Electo(a) hasta 2025

Monika Tielsch*
Miembro del comité de empresa de la planta de Mercedes-Benz en Sindelfingen (RD)
Nombramiento hasta 2023

Elke Tönjes-Werner*
Vicepresidenta del Comité de Empresa de la Fábrica de Mercedes-Benz en Bremen
Electo(a) hasta 2023

Dr Frank Weber*
Director del Centro BodyTEC, Mercedes-Benz AG Presidente del Comité de Representantes de la Dirección, Grupo Mercedes-Benz
Electo(a) hasta 2023

Roman Zitzelsberger*
Director de Distrito de IG Metall Baden-Württemberg
Electo(a) hasta 2023

* Representantes de empleados

W **Mayor información sobre los miembros del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG**

Retirados del Comité de Vigilancia

Bader M. Al Saad

Presidente del Consejo de Administración y Director General del
Fondo Árabe para el Desarrollo Económico y Social
Retirado(a) el 29 de abril de 2022

Dr Clemens Börsig

Ex Presidente del Comité de Vigilancia de Deutsche Bank AG
Retirado(a) el 29 de abril de 2022

* Representantes de empleados

Objetivos y Estrategia

El mundo está cambiando a un ritmo dinámico. La sustentabilidad y la mitigación del cambio climático y medioambiental son algunas de las cuestiones más urgentes de nuestro tiempo. Estamos abordando estos retos. Con nuestras acciones, queremos establecer puntos de referencia para la movilidad sustentable del mañana. Creemos firmemente que la movilidad individual seguirá siendo una necesidad humana básica. También asumimos que el mercado del lujo sustentable en el sector del automóvil seguirá creciendo y que el transporte de personas y mercancías seguirá siendo un componente clave de nuestra economía. En consecuencia, esperamos que la demanda de soluciones de transporte y movilidad siga aumentando en todo el mundo. Vemos oportunidades adicionales de crecimiento y beneficios en las áreas de servicios financieros, gestión de flotas y soluciones digitales de movilidad en red.

Sustentabilidad, integridad y diversidad son la base de nuestra conducta

La empresa asume la responsabilidad de los efectos económicos, ecológicos y sociales de sus actividades empresariales. Para estar a la altura de esta responsabilidad, el Grupo Mercedes-Benz utiliza un concepto ESG (medioambiental, social y de gobernanza) holístico en todas sus divisiones. El objetivo de la empresa es reducir al menos a la mitad las emisiones de CO_2 por turismo a lo largo de todo el ciclo de vida del vehículo para finales de esta década en comparación con los niveles de 2020. Las palancas más importantes para lograrlo son la electrificación de la flota de vehículos (estrategia "*Electric only*"), la recarga con electricidad verde, la mejora de la tecnología de las baterías y el uso integral de materiales reciclados y energía procedente de fuentes renovables en la producción de vehículos. Nuestros planes prevén, por ejemplo, que en 2030 más del 70 % de las necesidades energéticas de la producción se cubran con energía procedente de fuentes renovables. Esto se conseguirá ampliando la energía solar y eólica en nuestras propias instalaciones y firmando los correspondientes contratos de compra de energía. La transformación hacia la neutralidad del balance de carbono de la nueva flota de vehículos en todas las fases de la cadena de valor y la expansión asociada de la movilidad eléctrica implican numerosos retos, entre otras cosas en relación con las cadenas de suministro y el uso de materias primas como el cobalto o el litio. Gracias a la introducción de su Sistema de Respeto de los Derechos Humanos, el Grupo Mercedes-Benz aumenta continuamente la transparencia y adopta las medidas oportunas en función de las necesidades, sobre todo en relación con las materias primas que actualmente plantean un mayor riesgo de violación de los derechos humanos. El objetivo en este caso es garantizar el cumplimiento de los principios de los derechos humanos a lo largo de toda la cadena de suministro, desde las minas en las que se extraen las materias primas hasta las instalaciones de procesamiento y las propias plantas de producción de la empresa.

La transformación hacia la neutralidad del balance de carbono también está cambiando el mundo del financiamiento. La financiación verde y los instrumentos financieros como los valores respaldados por activos verdes y los acuerdos financieros sustentables vinculados a los indicadores clave de rendimiento están adquiriendo cada vez más importancia. De acuerdo con su estrategia "*Electric only*", el Grupo Mercedes-Benz tiene previsto aumentar significativamente su inversión en actividades medioambientalmente sustentables en los próximos años. El análisis de las calificaciones ESG de la empresa es un instrumento importante para identificar y corregir las lagunas de transparencia.

Junto con la sustentabilidad y la integridad, la diversidad es otro de los fundamentos de la estrategia empresarial sustentable del Grupo Mercedes-Benz. La empresa está firmemente convencida de que el éxito sostenido sólo puede lograrse con equipos diversos. La promoción de la mujer es uno de los ámbitos de actuación de la función de Gestión de la Diversidad y la Inclusión del Grupo Mercedes-Benz, que quiere cubrir más puestos de alta dirección (nivel 3 y superiores) con mujeres cualificadas y, en el siguiente paso, pretende aumentar la proporción de mujeres en dichos puestos hasta al menos el 30 % en el año 2030.

Estrategia Mercedes-Benz Autos

El objetivo de Mercedes-Benz Autos es fabricar los coches más atractivos del mundo. La empresa quiere seguir aumentando su rentabilidad estructural y liderar la transformación hacia un futuro totalmente eléctrico y basado en el software. La experiencia del cliente debe destacarse aún más que antes, centrándose en el negocio principal. Además, se aprovechará en mayor medida el potencial de la digitalización para los clientes. La sustentabilidad, la integridad y la diversidad son componentes integrales de la estrategia de Mercedes-Benz Autos. La ambición de la división Mercedes-Benz Autos es conseguir que todo el balance de la flota de vehículos nuevos de Mercedes-Benz sea neutro en carbono en todas las fases de la cadena de valor para 2039.

Pensar y actuar como una marca de lujo

El lujo siempre ha formado parte del ADN de Mercedes-Benz, y los pensamientos y acciones de la empresa se centrarán aún más en él en el futuro. La pretensión de Mercedes-Benz como marca de lujo es ofrecer los vehículos más deseables de todas las marcas. Aquí, la comprensión del lujo implica una combinación extraordinaria de tecnologías pioneras, estética excepcional y sustentabilidad integrada. Es muy importante llegar a los grupos objetivo en los entornos específicos en los que actúan y, a continuación, posicionar la marca en estos entornos de forma auténtica y creíble, crear un vínculo emocional y conseguir que la gente se entusiasme con las marcas de Mercedes-Benz Autos. Para ello, la división está trabajando intensamente en el reajuste estratégico de sus productos y servicios en todas las marcas. El viaje completo del cliente sigue estando en el punto de mira: desde el primer contacto con las marcas de Mercedes-Benz Autos hasta la compra y conducción de los vehículos y el uso de la gama de servicios. Las colaboraciones con socios también ayudan a la empresa a mirar más allá de la industria del automóvil y, de este modo, inspirarse y desarrollar nuevas ideas.

Enfoque en el crecimiento rentable

Mercedes-Benz Autos quiere rentabilizar la acelerada transformación hacia un futuro totalmente eléctrico y continuar su crecimiento en los lucrativos segmentos de mercado. Un claro posicionamiento como marca de lujo contribuirá a sus esfuerzos por lograr una rentabilidad estructuralmente más alta en todas las categorías de productos - Entry, Core y Top-End. Encontrará información al respecto en la sección Perfil Corporativo del Informe Combinado de la Administración con la Declaración No Financiera.

A.02



Junto con una clara orientación al cliente, los medios importantes para lograrlo son centrar y seguir desarrollando la cartera, asignando fondos a las categorías de productos más rentables, y lograr una fuerte fijación de precios. Estos medios también se emplearán para la electrificación sistemática de nuestros modelos, con atractivos vehículos eléctricos en toda la cartera de la marca Mercedes-Benz. También se persigue un crecimiento rentable en las categorías de productos Top-End y Core. El posicionamiento coherente como marca de lujo también se utilizará para lograr el objetivo de Mercedes-Benz Autos de una alta rentabilidad sostenida como empresa que puede confiar en su sistema empresarial altamente resistente, incluso en tiempos difíciles.

Expandir la base de clientes mediante el crecimiento de Top-End Luxury

En la encuesta realizada a finales de 2022 por la consultora de marcas Interbrand en Estados Unidos, Mercedes-Benz siguió siendo la marca de automóviles de lujo más valiosa del mundo y volvió a ser la única marca europea en el Top 10 de las "Mejores Marcas Globales 2022". A este éxito contribuyen no solo la extraordinaria berlina de lujo Clase S, sino también toda la atractiva cartera de marcas de Mercedes-Benz, en particular las excepcionales marcas Mercedes-AMG y Mercedes-Maybach, así como la icónica marca de producto Clase G. La estrategia de Mercedes-Benz Autos debe servir para desplegar todo el potencial de la cartera de marcas de Mercedes-Benz, acelerar el desarrollo de la categoría de productos Top-End y lograr un crecimiento adicional del EBIT. Esto se logrará creando una interrelación aún más fuerte entre las marcas para explotar las sinergias y dirigirse a los clientes de forma aún más eficaz. Mercedes-Benz Autos quiere que los vehículos Mercedes-EQ se posicionen como marca tecnológica líder no sólo en el segmento de gama alta, sino también en todos los demás segmentos de vehículos.

Acoger a los clientes y aumentar los ingresos de por vida

Para intensificar e impulsar aún más la fidelidad de los clientes, la división está creando sistemáticamente experiencias únicas para los clientes a lo largo de todo su recorrido y dirigiéndose a ellos de forma individualizada y basada en datos dentro del ecosistema Mercedes-Benz. La condición previa básica para ello es, entre otras cosas, la disponibilidad de procesos de venta completamente digitalizados. De este modo, todos los canales -online y offline, y desde el asesoramiento hasta el servicio- se adaptarán de forma flexible a las necesidades dinámicas de los clientes y se seguirán desarrollando. Además, los clientes recibirán ofertas personalizadas y específicas del mercado que les entusiasmarán por algo más que la compra de vehículos. Estas ofertas incluyen servicios posventa y piezas de recambio, así como actualizaciones por aire (OTA) y suscripciones a servicios digitales. De este modo, Mercedes-Benz Autos pretende mejorar continuamente el atractivo de sus productos y aumentar sus ingresos a lo largo del ciclo de vida del producto.

Liderazgo en propulsión eléctrica y experiencia digital

Mercedes-Benz Autos se esfuerza por convertirse en líder de la movilidad eléctrica y la experiencia digital. La estrategia "*Electric only*" pretende marcar el rumbo hacia un futuro totalmente eléctrico con ambiciosos objetivos de desarrollo de productos y el lanzamiento al mercado de nuevas tecnologías locales libres de emisiones y basadas en software. La división se está preparando para convertirse en totalmente eléctrica siempre que las condiciones del mercado lo permitan para finales de esta década. En la actualidad, ya se ofrecen vehículos totalmente eléctricos en todos los segmentos de vehículos en los que está representada la marca Mercedes-Benz. A partir de mediados de la década, se ofrecerá a los clientes una alternativa totalmente eléctrica para cada modelo y todas las nuevas arquitecturas de vehículos que se lancen al mercado serán exclusivamente eléctricas. La electrificación de los vehículos Mercedes-Benz abarcará toda la cartera de la marca.

Se ampliará la experiencia de Mercedes-Benz Autos en el campo de la movilidad eléctrica y se incrementará la integración vertical mediante la internalización de tecnologías de sistemas de propulsión para vehículos eléctricos. Para garantizar una producción más eficiente y promover el futuro desarrollo de células y módulos de baterías, la división tiene previsto colaborar con socios -como en la empresa conjunta con Automotive Cells Company SE (ACC) en Europa y con el proveedor estratégico Envision Automotive Energy Supply Corporation (AESC) en Estados Unidos- para construir ocho plantas de producción de células de baterías en todo el mundo. Al mismo tiempo, la preparación de la red mundial de fabricación para la producción de vehículos totalmente eléctricos avanza a toda velocidad. Desde 2022, ocho modelos de vehículos eléctricos de Mercedes-Benz están saliendo de las cadenas de montaje en siete lugares de tres continentes.

Los servicios Plug & Charge y Mercedes me Charge tienen como objetivo ofrecer a los clientes una experiencia de carga cómoda, fluida y fiable. Al mismo tiempo, se prevé ampliar continuamente los servicios de recarga en todo el mundo en colaboración con otros socios. Por ejemplo, los planes también incluyen inversiones en el desarrollo de una red mundial de recarga de Mercedes-Benz.

Con el fin de subrayar aún más la pretensión de liderazgo con respecto a la experiencia digital, Mercedes-Benz Autos tiene previsto introducir su propio Sistema Operativo Mercedes-Benz (MB.OS), basado en datos y actualizable, a partir de mediados de la década. Se tratará de un sistema propio para satisfacer aún mejor las necesidades de los clientes en el futuro. De este modo, podrán acceder a una experiencia de marca única que incluye nuevos servicios digitales y características de producto, mientras que el control de la interfaz con los clientes permanece en el ecosistema Mercedes-Benz. MB.OS pretende crear la base que permita una respuesta aún más rápida y flexible a las necesidades de los clientes en el futuro, incluso durante el ciclo de vida de un producto, por ejemplo, mediante actualizaciones over-the-air (OTA). Otro objetivo es establecer una conectividad inteligente entre el vehículo, la nube y el mundo IoT (Internet de las cosas). La seguridad y la protección de los datos desempeñan aquí un papel clave para Mercedes-Benz Autos. En la actualidad, Mercedes-Benz Autos ya cumple los exigentes requisitos legales para una homologación de sistema certificable internacionalmente para la automatización condicional de la conducción según el nivel 3 de SAE (de conformidad con UN R157), siendo la primera empresa automovilística del mundo en hacerlo. Con el sistema DRIVE PILOT, se ofrece a los clientes no sólo un mayor confort de marcha y seguridad, sino también el lujo de reducir el estrés del conductor y la libertad de realizar determinadas actividades mientras conduce. Encontrará más información al respecto en la sección Declaración no financiera del Informe Combinado de la Administración con la Declaración no financiera.

Reducción de costos, mejora de la huella industrial y aumento de la resistencia de la cadena de suministro

El éxito sustentable de la transformación de la empresa nos exige avanzar sistemáticamente en la consecución de nuestros objetivos de rentabilidad y los flujos de efectivo. Mercedes-Benz Autos quiere optimizar aún más su punto de equilibrio y tomar medidas adicionales para reducir la base de costos y mejorar la huella industrial. Con este fin, también se está trabajando en una mayor reducción de los costos fijos y variables, así como en la disminución de las inversiones en propiedad, planta y equipo en relación con la inversión total. Como ya hemos señalado, para 2025 los costos fijos deberán reducirse en más de un 20% en relación con las cifras reales comparables de Mercedes-Benz Autos en 2019. Entre otras cosas, esto se logrará reduciendo sistemáticamente la complejidad a lo largo de toda la cadena de valor. Para mediados de la década, los planes prevén reducir las inversiones en propiedad, planta y equipo y en investigación y desarrollo en más de un 20% en comparación con 2019. Con su paso estratégico hacia "*Electric only*", Mercedes-Benz también está cambiando su asignación de capital. Está prevista la aplicación de nuevas reducciones de costos mediante la estandarización de las plataformas de baterías y la creación de arquitecturas de vehículos escalables. Mercedes-Benz Autos también pretende desempeñar un papel más activo a lo largo de sus cadenas de suministro para salvaguardar y aumentar la resistencia de estas actividades empresariales. Todas estas medidas están diseñadas para ayudarnos a lograr una rentabilidad estructuralmente más alta y, al mismo tiempo, reducir el nivel de volatilidad.

Impulsados por un equipo altamente cualificado y motivado

El éxito mundial de Mercedes-Benz se basa en el compromiso de sus empleados. El equipo de Mercedes-Benz impulsa con éxito la transformación de la empresa, ahora y en el futuro. Por eso es necesario invertir continuamente en la cualificación de los empleados y situar el aprendizaje permanente y la formación continua de los empleados en el centro del enfoque de desarrollo sustentable del personal. Al mismo tiempo, hay que ofrecer a los compañeros un entorno de trabajo moderno, flexible y agradecido, para que sigan estando motivados, capacitados y satisfechos. El cambio tecnológico siempre requiere un cambio cultural. Con los *People Principles*, la empresa se centra en las personas y define cómo comunicarse, liderar y colaborar.

Estrategia Mercede-Benz Vanes

El objetivo de Mercedes-Benz Vanes es ofrecer a sus clientes las vanes y los servicios más deseados en todo el mundo. Queremos que las vanes de Mercedes-Benz representen para los clientes mucho más que una inversión de capital y que sigan despertando su entusiasmo.

La estrategia se basa en cuatro pilares:

Apuntar a segmentos Premium y centrarse en el crecimiento rentable
Mercedes-Benz Vanes ha marcado en gran medida el mercado mundial de las vanes desde sus inicios. Como parte de la familia de marcas Mercedes-Benz, la división afina continuamente su perfil como proveedor Premium de soluciones de transporte orientadas al futuro para clientes comerciales y privados. Las vanes comercializadas para clientes privados se alinearán en el futuro con la estrategia de posicionamiento en el segmento de lujo de Mercedes-Benz Cars, mientras que las vanes comerciales se comercializarán en el marco de una estrategia Premium.

La Clase V y la EQV ya se han establecido con éxito en el segmento de las vanes de uso privado. La Clase T, que se lanzó en 2022 en el segmento de las vanes pequeñas, es un vehículo para familias y clientes particulares orientados al ocio. La variante totalmente eléctrica, la EQT (WLTP: consumo eléctrico combinado: 18,99 kWh/100 km; emisiones combinadas de CO2: 0 g/km) está prevista para 2023.

Para clientes comerciales, Mercedes-Benz Vanes ofrece vehículos premium en todos los segmentos de vanes con la (e)Sprinter, la (e)Vito y la Citan. La variante totalmente eléctrica de la Citan, la eCitan, llegará en 2023, de modo que toda la gama estará disponible también como variante eléctrica. Tanto en el segmento comercial como en el privado, Mercedes-Benz Vanes es sinónimo de los más altos niveles de calidad, fiabilidad y sustentabilidad.

A.03



Otro elemento clave de la estrategia es la mayor atención a los mercados y segmentos de grandes ventas y márgenes. Paralelamente a la expansión de sus actividades en Europa, el segmento también pretende intensificar en el futuro sus esfuerzos en China y América del Norte y ajustar aún más su cartera a las respectivas necesidades del mercado.

Además, Mercedes-Benz Vanes planea centrarse con más fuerza en los crecientes segmentos Premium de los sectores más rentables y entrar en segmentos atractivos ofreciendo productos adicionales en el extremo superior de la cartera.

Acoger a los clientes y aumentar los ingresos durante el ciclo de vida

Para intensificar y potenciar aún más la fidelidad de los clientes, Mercedes-Benz Vanes se ha fijado el objetivo de adaptar sistemáticamente todo el recorrido del cliente a las necesidades específicas de cada sector. Este principio básico es una parte importante del posicionamiento como fabricante líder de vanes Premium y, en consecuencia, Mercedes-Benz Vanes seguirá desarrollando su modelo de negocio. Esto implicará acelerar la transición paso a paso hacia las ventas directas y en línea junto con los socios comerciales con el fin de dirigirse a los clientes de una manera basada en datos, directa e individual. Además, Mercedes-Benz Vanes se ha fijado el objetivo de generar potenciales de ingresos adicionales a lo largo de todo el ciclo de vida del cliente. Para lograrlo, ya se ofrecen a los clientes comerciales y privados servicios de atención al cliente y piezas de repuesto junto con una innovadora cartera de servicios digitales que se ampliará continuamente con una cartera innovadora de servicios digitales que se ampliará continuamente con otros servicios específicos del sector.

Ser líderes en la conducción eléctrica y la experiencia digital

Hoy y en el futuro, Mercedes-Benz Vanes pretende establecer nuevos estándares para la movilidad eléctrica sustentable y las soluciones digitales. Con el eVito, la eVito Tourer, la eSprinter y la EQV, la cartera de Mercedes-Benz Vans está casi completamente electrificada. La cartera eléctrica se completará con la eCitan y la EQT (WLTP: consumo eléctrico combinado: 18,99 kWh/100 km; emisiones combinadas de CO_2: 0 g/km) en 2023. Para que la cartera sea sustentable y esté preparada para el futuro, el segmento se está centrando en el desarrollo constante de vanes eficientes totalmente eléctricas. El lanzamiento de VAN.EA -una nueva arquitectura exclusivamente eléctrica que servirá de base para todas las futuras vanes de Mercedes-Benz- está previsto para mediados de la década.

Desde la segunda mitad de 2022, la división ha estado desplegando gradualmente un concepto de reparación sustentable para vehículos eléctricos en todos los segmentos de vanes para prolongar los ciclos de vida de las baterías de alto voltaje instaladas en sus vehículos. A las "tres erres" de la economía circular: "reducir", "reutilizar" y "reciclar", se ha añadido una cuarta: "reparar".

Cuando se trata de servicios digitales y orientados al cliente, Mercedes-Benz Vanes quiere seguir reforzando su posición. La división tiene previsto seguir ampliando la amplia gama de servicios Mercedes me para clientes particulares y comerciales. Para los clientes privados, el objetivo es garantizar también la aspiración de lujo en la gama de servicios digitales. En el segmento comercial, se hará posible el acoplamiento sin fisuras de los datos de los vehículos con los sistemas de datos de los clientes.

Reducir la base de costos totales y mejorar la huella industrial

Mercedes-Benz Vanes aspira a mejorar continuamente su rentabilidad y los flujos de efectivo. Al mismo tiempo, deben salvaguardarse las inversiones de futuro y la aceleración de la transformación hacia la movilidad eléctrica. Hay que mejorar continuamente los procesos, aumentar la flexibilidad y reducir la base de costes. Por ejemplo, Mercedes-Benz Vanes está aprovechando plenamente el potencial de la digitalización para aumentar la eficiencia. Al mismo tiempo, el segmento se centra en reducir la complejidad mediante procesos como la revisión continua de nuestra cartera de productos, sin perder de vista las necesidades de los clientes. Además, Mercedes-Benz Vanes examina constantemente sus gastos para salvaguardar la competitividad.

Mercedes-Benz Vanes está reajustando su red de producción europea sobre la base de la plataforma modular totalmente eléctrica VAN. EA. Para ello, la planta de Mercedes-Benz AG en Jawor, Polonia, se integrará en la red de producción de Mercedes-Benz Vanes.

Las acciones estratégicas se rigen por tres principios:

Guiados por la sustentabilidad económica, medioambiental y social
Como parte del Grupo Mercedes-Benz, Mercedes-Benz Vanes ha hecho de la sustentabilidad parte integrante de su estrategia. En el proceso, Mercedes-Benz Vanes tiene en cuenta a todas las partes interesadas: clientes, empleados, inversionistas, socios comerciales y la sociedad en su conjunto. Mercedes-Benz Vans se ha fijado objetivos ambiciosos en los ámbitos de actuación de la sustentabilidad.

Uno de los principales objetivos formulados en *Ambition 2039* es la neutralidad del balance de carbono. En este sentido, se están realizando esfuerzos para que la flota de nuevas vanes privadas y comerciales (vendidas por Mercedes-Benz AG o por Mercedes-Benz AG como contratista general, incluidas las soluciones de equipamiento) tenga un balance neutro de carbono a lo largo de todo su ciclo de vida para 2039.

Acelerados por la digitalización y el negocio impulsado por los datos
La digitalización y un modelo de negocio impulsado por los datos son muy importantes para Mercedes-Benz Vanes, por lo que se incorporaron a la estrategia del segmento como principios rectores adicionales. Mercedes-Benz Vanes tiene la intención de utilizar la estrategia digital integral para explotar los potenciales de la transformación digital de la manera más eficaz posible. Entre otras cosas, esto incluye el diseño óptimo de la experiencia digital del cliente, la ampliación de la cartera de productos y servicios digitales, así como la optimización de los procesos empresariales internos mediante tecnologías digitales. En todas sus actividades, Mercedes-Benz Vanes aspira a los máximos efectos de interconexión y sinergia con Mercedes-Benz Autos.

Impulsados por un equipo altamente cualificado y motivado
Los empleados constituyen la base del éxito de Mercedes-Benz Vanes. Centrarse en su motivación es importante, especialmente en tiempos de profundos cambios. Mercedes-Benz Vanes utiliza medidas de cualificación específicas para preparar continuamente a los empleados para los retos del futuro, y en el proceso crea un entorno de trabajo en el que los potenciales individuales se pueden aplicar de la mejor manera posible y se pueden lograr resultados sobresalientes.

Estrategia de Mercedes-Benz Mobility

Mercedes-Benz Mobility tiene una ambición clara: Para 2025, seremos el proveedor número uno de servicios financieros y de movilidad para la conducción de lujo en la era eléctrica. Mercedes-Benz Mobility quiere ser la empresa elegida por los clientes, no solo para financiación y leasing, sino también para gestión de flotas y servicios flexibles de alquiler y suscripción, así como seguros y otros servicios relacionados con el vehículo.

La estrategia "MBM 2025" está estructurada centrándose en el cliente y tiene como objetivo hacer que la transición a la era eléctrica sea lo más sencilla y cómoda posible. Para ello, Mercedes-Benz Mobility está trabajando en la integración digital y sin fisuras de su gama de productos en la experiencia del cliente Mercedes-Benz. La intención es mejorar la eficiencia empresarial digitalizando y automatizando los procesos y aumentando el nivel de actividad empresarial basada en datos. Mercedes-Benz Mobility quiere ser el empleador preferido y ofrecer a sus empleados una cultura empresarial apasionante basada en la confianza, la capacitación, la motivación y las oportunidades de desarrollo.

A.04



Mercedes-Benz Mobility apoya la transformación a la movilidad eléctrica y genera ingresos adicionales por servicios con sus productos

Incluso antes de que expire un contrato de leasing, se informa activamente a los clientes de que pueden cambiar a un vehículo eléctrico. El alquiler de coches eléctricos y los servicios de suscripción ofrecen opciones cómodas y flexibles para que la gente disfrute de las ventajas de los vehículos eléctricos sin comprometerse a ser propietario a largo plazo. El cambio a la movilidad eléctrica es aún más fácil gracias a los servicios adicionales de recarga de vehículos. Con Mercedes pay, Mercedes-Benz Mobility también ha creado una plataforma cautiva para servicios de pago y está permitiendo el uso de procesos de pago integrados dentro del ecosistema Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz Mobility hace posible una experiencia del cliente perfectamente integrado

En los próximos años, Mercedes-Benz tiene previsto vender cada vez más vehículos en línea. Por lo tanto, los servicios de movilidad de Mercedes-Benz Mobility estarán completamente integrados en el viaje digital del cliente. Como resultado, los clientes no sólo podrán comprar sus vehículos preferidos en línea, sino también obtener financiación, arrendamiento financiero y seguros en línea.

Mercedes-Benz Mobility está automatizando y digitalizando los procesos internos.

La gama de productos se armonizará a escala internacional. Además, se automatizarán sistemáticamente los procesos internos, simplificándolos y acelerándolos. Para ello, Mercedes-Benz Mobility está dando prioridad a las asociaciones de tecnología de la información.

Mercedes-Benz Mobility evoluciona hacia una empresa basada en datos

Está previsto que los servicios de movilidad para los clientes del segmento de lujo se basen en datos y estén muy orientados al cliente. Por eso se están desarrollando los equipos y competencias necesarios para comprender aún mejor las necesidades de los clientes y adaptar la oferta de servicios a ellas con mayor precisión.

Mercedes-Benz Mobility está potenciando una cultura de alto desempeño

Los empleados son la mayor fortaleza de la empresa en el camino hacia una nueva era de movilidad individual. Por ello, Mercedes-Benz Mobility adopta continuamente medidas para mejorar y seguir desarrollando su cultura corporativa. En la transformación nos guiamos siempre por nuestros valores: integridad, franqueza y respeto, orientación al cliente, responsabilidad financiera y social, empleados inspirados y diversos, voluntad de alcanzar el máximo desempeño y compromiso con la sustentabilidad.


S EQ 2951E

INFORME COMBINADO DE LA ADMINISTRACIÓN CON DECLARACIÓN NO FINANCIERA

INFORME COMBINADO DE LA ADMINISTRACIÓN CON DECLARACIÓN NO FINANCIERA (1/2)

39 Perfil Corporativo
39 Modelo Comercial
43 Eventos Importantes
47 Sistema de Medición del Rendimiento
49 Declaración sobre Gobierno Corporativo
50 Condiciones Económicas y Desempeño Comercial
50 La Economía Mundial y los mercados automotrices
52 Desempeño Comercial
53 Actividades de Inversión y Desarrollo
55 Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera
57 Rentabilidad
65 Liquidez y Recursos de Capital
75 Situación Financiera
80 Mercedes-Benz Group AG (versión condensada de conformidad con HGB)
84 Declaración No Financiera
84 Sustentabilidad como fuerza de cambio
90 Temas Ambientales
94 Temas de Empleados
104 Temas Sociales
109 Integridad y Cumplimiento
118 Taxonomía de la UE
128 Evaluación General de la Situación Económica

INFORME COMBINADO DE LA ADMINISTRACIÓN CON DECLARACIÓN NO FINANCIERA (2/2)

130 Adquisición – Información Relevante y Explicación

135 Perspectivas

135 La economía mundial y los mercados automotrices

136 Perspectivas para los indicadores clave del rendimiento

139 Dividendo

139 Declaración general sobre el desempeño futuro

140 Informe de Riesgos y Oportunidades

133 Riesgos y oportunidades

159 Evaluación general de la situación de riesgos y oportunidades

Perfil Corporativo

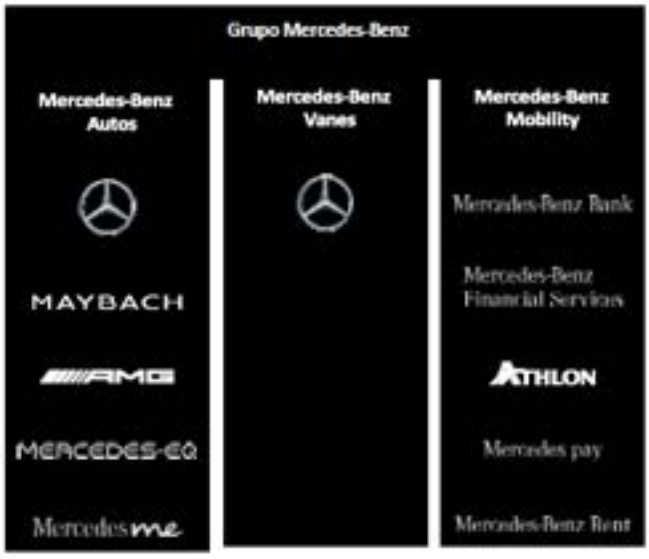
Modelo Comercial

Panorama general

Mercedes-Benz cuenta con una tradición que abarca más de 135 años – una tradición que se extiende hasta Gottlieb Daimler y Karl Benz, los inventores del automóvil, y que destaca logros innovadores en la ingeniería automotriz. Hoy, la compañía es un fabricante de vehículos de lujo con un rango incomparable de automóviles y vanes. La cartera de productos del Grupo se complementa con productos de financiamiento y arrendamiento para clientes finales y distribuidores, servicios de gestión de flotas e intermediación de seguros, así como con servicios innovadores y digitales de movilidad.

La tabla B 01 ofrece un panorama general del universo del marcas del Grupo.

B.01
El universo de marcas del Grupo Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Group AG es la compañía matriz del Grupo Mercedes-Benz y tiene su sede en Stuttgart. Daimler AG pasó a denominarse Mercedes-Benz Group AG a partir del 1 de febrero de 2022. Junto con Mercedes-Benz Group AG, el Grupo Mercedes-Benz comprende todas las subsidiarias sobre las que Mercedes-Benz Group AG puede ejercer directa o indirectamente una influencia de control. Encontrará información detallada sobre este tema en la declaración de inversiones conforme al artículo 313 del Código de Comercio alemán (HGB) en las Notas a los Estados Financieros Consolidados. Mercedes-Benz Group AG define la estrategia del Grupo, gestiona el Grupo y, como compañía matriz del Grupo, garantiza la eficacia de las funciones legales, organizacionales y relacionadas con el cumplimiento en todo el Grupo.

Este Informe Anual combina los informes de la administración de Mercedes-Benz Group AG y del Grupo. El Informe Combinado de la Administración se ha ampliado con la adición de la Declaración No Financiera combinada de Mercedes-Benz Group AG y del Grupo.

La inscripción ante el registro comercial el 9 de diciembre de 2021 completó la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler y se desconsolidó.

A partir de entonces, la estructura del Grupo cambió: las divisiones Mercedes-Benz Autos, Mercedes-Benz Vanes y Mercedes-Benz Mobility comenzaron a gestionar las operaciones comerciales del Grupo Mercedes-Benz. Para fines de informes externos, y desde el 1 de enero de 2022, los Segmentos Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes ya no se combinan en el segmento de información Mercedes-Benz Autos y Vanes, sino que se informan como segmentos independientes. Las cifras del ejercicio anterior han sido reformuladas de conformidad.

La reconciliación de los segmentos del Grupo (reconciliación) presenta las funciones y servicios proporcionados por las oficinas centrales del Grupo. Adicionalmente, la reconciliación incluye inversiones de capital que no son asignadas a los segmentos, resultados a nivel corporativo y los efectos sobre utilidades de la eliminación de transacciones intra-Grupo entre los segmentos.

El segmento Daimler Camiones y Buses, que se informaba hasta la fecha de la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler, se incluyó en el Estado Consolidado de Resultados y en el Estado Consolidado de Flujos de efectivo el ejercicio anterior, bajo operaciones discontinuadas; la utilidad o pérdida por operaciones discontinuadas está incluida en la reconciliación. Después de la transferencia de aproximadamente el 5 % de las acciones de los activos de planes de pensiones en enero de 2022, el Grupo Mercedes-Benz mantiene una participación minoritaria de aproximadamente 30 % en Daimler Truck Holding AG[1] al 31 de diciembre de 2022. Esta participación minoritaria de alrededor del 30 % se incluye en los Estados Financieros Consolidados utilizando el método de participación y también se muestra en la reconciliación.

1 Para fines de la cuota de derechos de voto de conformidad con la Ley de Mercado de Valores de Alemania, aproximadamente el 5 % de las acciones aportadas a los activos del plan de pensiones fue asignada al Grupo Mercedes-Benz.

El negocio de servicios financieros incluido en el negocio de vehículos comerciales de Daimler se incluyó como parte de las operaciones continuadas en el Estado Consolidado de Resultados y el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo hasta la fecha de la desconsolidación. Hasta ese momento, había sido parte del segmento Mercedes-Benz Mobility. La Nota 3 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados ofrece más información sobre el método contable utilizado para la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler.

El Grupo Mercedes-Benz vende sus vehículos y presta servicios en casi todos los países del mundo y tiene más de 30 instalaciones productivas en Europa, América del Norte y América del Sur, Asia y África. El Grupo constantemente desarrolla su red mundial de producción en estos continentes y se está alineando para fabricar su cartera reposicionada de productos con un enfoque en vehículos eléctricos. El Grupo también está simultáneamente construyendo una red mundial de producción de baterías en tres continentes. La gráfica B 02 proporciona un panorama general de las ubicaciones productivas de Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes alrededor del mundo.

B.02



Mercedes-Benz Autos

Mercedes-Benz Autos invierte de manera sistemática en el desarrollo de trenes motrices eficientes y, por lo tanto, está estableciendo el curso para un futuro totalmente eléctrico. La marca con la estrella de tres pico está enfocada en la meta de convertirse en totalmente eléctrica para fines de esta década siempre que lo permitan las condiciones del mercado. El paso estratégico hacia "*Electronic only*" permitirá a Mercedes-Benz Autos acelerar la transformación conforme nos movemos hacia un futuro totalmente eléctrico, impulsado por software. En este sentido, la plataforma *Electric Vehicle Architecture* (EVA), en la que se producen los modelos de vehículos EQS, EQS SUV, EQE y EQE SUV, se introdujo en 2021. A partir de mediados de la década, la plataforma *Mercedes Modular Architecture* (MMA), que está dirigida hacia la movilidad eléctrica, será el paso siguiente en los segmentos de compactos y vehículos de tamaño mediano. En 2025, Mercedes-Benz Autos planea introducir otras dos plataformas totalmente eléctricas (generaciones del plataforma BEV): *Mercedes-Benz Electronic Architecture* (MB-EA) y *AMG Electronic Architecture* (AMG.EA).

El segmento también continúa avanzando a ritmo acelerado con la interconexión inteligente de sus vehículos y el desarrollo de sistemas de conducción autónoma y nuevos conceptos de movilidad. La sustentabilidad es un principio fundamental y un componente firme de la estrategia comercial de Mercedes-Benz Autos – un principio que guía todas nuestras actividades comerciales.

Al mismo tiempo, Mercedes-Benz Autos continúa enfocando su modelo de negocios y cartera de productos en el segmento de lujo. Mercedes-Benz ofrece una amplia gama de productos, y en 2022 la Compañía introdujo tres categorías de productos de Top-End, Core y Entry. La cartera de Top-End[1] incluye a Mercedes-AMG, Mercedes-Mayback, la Clase G, la Clase S, EQS Sedán, GLS y EQS SUV. Core representa el corazón de la marca e incluye los rangos de modelos de la Clase C y Clase E de Mercedes-Benz y sus derivados. Los modelos Clase A y Clase B de Entry y sus derivados, ofrecen a los clientes un punto de entrada a la cartera de vehículos compactos.

1 La categoría Top-End incluye todos los modelos AMG, incluyendo los modelos AMG de diversos rangos de modelo "Clase" así como sus derivados en las categorías Core y Entry.

Además de la marca Mercedes-Benz, la cartera de marcas incluye a las marcas Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach y Mercedes-EQ. La marca Mercedes me ofrece acceso a los servicios digitales de Mercedes-Benz Autos.

Junto con sus sitios de producción en Alemania, Mercedes-Benz Autos también opera importantes instalaciones de fabricación en los Estados Unidos, Hungría, México y Sudáfrica. La producción en China es gestionada vía la compañía asociada Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Los mercados más importantes para Mercedes-Benz Autos en 2022 fueron China con el 37 % de las ventas de unidades, los Estados Unidos (15 %), Alemania (11 %), y los demás mercados europeos (20 %) y Corea del Sur (4 %).

Mercedes-Benz Vanes

Mercedes-Benz Vanes es un proveedor mundial de una completa cartera de vanes. Los modelos ofrecidos en el segmento comercial comprenden la van grande Sprinter, la van de tamaño medio Vito (comercializada como "Metris" en los Estados Unidos) y la van de reparto urbano Citan. La gama de vanes de Mercedes-Benz en el segmento de clientes particulares está formada por el vehículo multipropósito de tamaño completo Clase V y las vanes camperas y vehículos de recreo Marco Polo y, desde 2022, la Clase T.

Mercedes-Benz Vanes ha integrado en su estrategia su pretensión de liderazgo en movilidad eléctrica y está electrificando sistemáticamente todas sus series de modelos. En la actualidad, los clientes ya pueden elegir entre cuatro vanes eléctricas de batería: la eSprinter, la van eVito, la eVito Tourer y el vehículo multipropósito EQV. La variante totalmente eléctrica EQT (WLTP: consumo combinado de electricidad: 18.9 kWh/100km; emisiones combinadas CO_2: 0g/km) y la eCitan fueron presentadas en 2022. Posteriormente, Mercedes-Benz Vanes estará ofreciendo vanes completamente eléctricas en todos los segmentos. La nueva eSprinter ya ha sido anunciada y se espera que esté disponible en los Estados Unidos y Canadá durante el segundo semestre de 2023 y posteriormente sea sucesivamente introducida a los mercados europeos a partir de fines de 2023.

La división Mercedes-Benz Vanes tiene instalaciones de fabricación en Alemania, España, Estados Unidos y Argentina, y también fabrica vehículos en la operación conjunta Fujian Benz Automotive Co., Ltd. en China. La producción de las vanes Citan y Clase T con sus respectivas variantes eléctricas forma parte de la alianza estratégica con Renault-Nissan-Mitsubishi.

Los mercados más importantes para Mercedes-Benz Vanes en 2022 fueron Alemania, con un 27% de las ventas de unidades, el resto de los mercados europeos (35 % - Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega), los Estados Unidos con (16 %) y China (8 %).

Mercedes-Benz Mobility

La división Mercedes-Benz Mobility apoya las ventas de las marcas de vehículos del Grupo Mercedes-Benz en todo el mundo con servicios financieros y de movilidad a medida. Estos servicios van desde paquetes personalizados de arrendamiento y financiamiento y soluciones de seguros hasta modelos flexibles de suscripción y alquiler y servicios de gestión de flotas para clientes empresariales, y esta última se ofrece, primordialmente, a través de la marca Athlon. Además, Mercedes-Benz Mobility es activa en el área de servicios innovadores de movilidad.

Mercedes-Benz Mobility cuenta con aproximadamente 4.5 millones de vehículos arrendados y financiados en 35 mercados sólo para su negocio de financiamiento, arrendamiento y seguros. Esto constituye una clara prueba de su capacidad para ofrecer servicios excepcionales que satisfacen una amplia gama de necesidades. El ecosistema de movilidad se completa con servicios de uso flexible como Mercedes-Benz Rent (vehículos de alquiler), así como con inversiones en empresas que ofrecen servicios de movilidad. Los negocios conjuntos de YOUR NOW, CHARGE NOW y FREE NOW ofrecen acceso fácil a la infraestructura de carga y servicios de movilidad. Con sus inversiones en los proveedores premium de transporte compartido, StarRides y Blacklane, Mercedes-Benz Mobility también cubre el segmento de limusinas con vehículos premium y de lujo. Adicionalmente, Mercedes pay, una plataforma propiedad de la compañía para la vinculación técnica de servicios de pago, permite el uso de procesos de pago perfectamente integrados para clientes

Eventos Importantes

Daimler inicia una nueva era como el Grupo Mercedes-Benz
El 1 de febrero de 2022, Daimler AG se convirtió en Mercedes-Benz Group AG. Con el cambio de nombre, la empresa completa el reajuste que comenzó en 2021 con la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler.

El nuevo Grupo Mercedes-Benz se concentra en sus automóviles de pasajeros de las marcas Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach y Mercedes-EQ, así como en los vehículos fabricados por Mercedes-Benz Vans, con el objetivo de utilizar así plenamente el potencial económico y aprovechar aún mejor los puntos fuertes competitivos en el futuro.

Paralelamente al cambio de denominación de Daimler AG, Daimler Mobility AG pasó a llamarse Mercedes-Benz Mobility AG.

La nueva planta de baterías prepara el terreno para la producción de EQS SUV en los Estados Unidos
El 15 de marzo de 2022, Mercedes-Benz Cars inauguró una nueva planta de baterías en Bibb County, Alabama, unos meses antes del inicio de la producción de los nuevos vehículos Mercedes-EQ totalmente eléctricos en Estados Unidos. Mercedes- Benz fabricará la SUV EQS y la SUV EQE en Alabama. La vanguardista fábrica de baterías de Bibb County suministrará baterías para estos nuevos modelos.

Adquisición de una participación del 33.33 % en ACC
El 22 de marzo de 2022, Mercedes-Benz AG firmó un acuerdo con PSA Automobiles SA, Opel Automobile GmbH y Saft EV SAS para adquirir una participación del 33.33 % en Automotive Cells Company SE (ACC) mediante una aportación de capital de aproximadamente € 390 millones. El Grupo también se comprometió a aportar más fondos hasta € 410 millones. La transacción se completó el 12 de mayo de 2022. La inversión en el fabricante europeo de celdas de baterías ACC se realiza con el fin de avanzar en el desarrollo y la producción de celdas y módulos de baterías de alto rendimiento en el curso de la transformación hacia "*Electric only*".

Mercedes-Benz Autos planea reducir las emisiones de CO_2 en más del 50 % para fines de la década
En la primera conferencia digital ESG (*Environmental, Social and Governance*) para inversionistas y analistas, celebrada el 11 de abril de 2022, el Grupo Mercedes-Benz anunció su plan de aplicar amplias medidas para reducir las emisiones de CO_2 y crear así un valor duradero para todas las partes interesadas. El objetivo de la empresa es reducir al menos a la mitad las emisiones de CO_2 por turismo con respecto a 2020 en todo el ciclo de vida del vehículo para finales de esta década. Las palancas más importantes para lograrlo son la electrificación de la flota de vehículos, la recarga con electricidad verde, la mejora de la tecnología de las baterías y el uso integral de materiales reciclados y energía procedente de fuentes renovables en la producción de vehículos.

Primera Asamblea General Anual de Mercedes-Benz Group AG
En la primera Asamblea General Anual de Mercedes-Benz Group AG en la nueva estructura del Grupo, celebrada el 29 de abril de 2022, los accionistas aprobaron un dividendo de € 5.00 para 2021 (2020: € 1.35) por acción. Esto incluye un dividendo de € 0.70 del negocio de vehículos comerciales de Daimler. El desembolso total fue de aproximadamente € 5.35 miles de millones (2020: € 1.4 miles de millones). Los buenos resultados del ejercicio 2021 demuestran el éxito de la reorientación estratégica hacia los vehículos eléctricos y la expansión del segmento top-end.

El Grupo Mercedes-Benz fortalece al Comité de Vigilancia con expertos en sustentabilidad y la industria de artículos de lujo
Bader M. Al Saad y el Prof. Dr. Clemens Börsig dejaron sus cargos en el Comité de Vigilancia del Grupo Mercedes-Benz AG al término de la Asamblea General Anual del 29 de abril de 2022. Dame Veronica Anne ("Polly") Courtice y Marco Gobbetti fueron elegidos sus sucesores.

Desde 1989, Dame Polly Courtice fue Subdirectora -y desde 2000 hasta 2021, Directora- del Instituto para el Liderazgo en Sustentabilidad de la Universidad de Cambridge.

Marco Gobbetti ha sido Consejero Delegado de Salvatore Ferragamo S.p.A. desde enero de 2022 y anteriormente fue Presidente de varias empresas del sector del lujo, entre ellas Moschino, Givenchy y Burberry.

Metas a largo plazo como marca de automóviles de lujo

El 19 de mayo de 2022, Mercedes-Benz Autos celebró una jornada en el mercado de capitales titulada "*The Economics of Desire*" (la economía del deseo), en la que ofreció más detalles sobre su rumbo estratégico. La empresa centrará aún más el negocio del automóvil en el lujo, seguirá elevando su cartera de productos, acelerará su camino hacia un futuro totalmente eléctrico y se fijará como objetivo una rentabilidad estructuralmente más alta y una mayor resistencia financiera.

Mercedes-Benz Autos pretende aumentar la cuota de ventas de unidades de sus vehículos de gama alta en torno al 60 % para 2026 frente a 2019. Además, Mercedes-Benz Autos aspira a lograr un retorno sobre ventas de aproximadamente el 14 % a mediados de la década en condiciones de mercado favorables. Nuestra decisión estratégica de ser totalmente eléctricos para 2030 -siempre que las condiciones del mercado lo permitan- y la ambición de ser neutros en emisiones netas de CO_2 para 2039 deberían reforzar aún más la conexión entre lujo y sustentabilidad.

Mercedes-Benz Autos prepara la red de producción de automóviles para la cartera totalmente eléctrica

Como se anunció en junio de 2022, Mercedes-Benz Autos está alineando su red de producción global para fabricar la cartera de productos reposicionada con un enfoque en los vehículos eléctricos de lujo.

Está previsto que las plantas de Mercedes-Benz en Sindelfingen, Bremen, Rastatt y Kecskemét inicien la producción de nuevos modelos eléctricos en las categorías de producto Top-End, Core y Entry a partir de mediados de la década. La planta de Mercedes-Benz en Sindelfingen es la principal para la categoría de productos Top-End y está previsto que produzca modelos basados en la plataforma eléctrica AMG.EA (AMG Electric Architecture) a partir de 2025. Está previsto que las plantas de Mercedes-Benz en Bremen y Kecskemét fabriquen vehículos en Europa basados en la plataforma eléctrica MB.EA (Mercedes-Benz Electric Architecture). Está previsto que las plantas de Rastatt y Kecskemét produzcan también los modelos reposicionados basados en la plataforma MMA (Mercedes Modular Architecture) a partir de mediados de la década. Como parte de la aplicación del Plan de Negocio Mercedes-Benz 2022-2026, la empresa tiene previsto invertir más de € 2 miles de millones en los centros de producción europeos.

Otro hito en el aumento de la producción de vehículos totalmente eléctricos

Mercedes-Benz Autos está dando un paso más hacia un futuro totalmente eléctrico con el desarrollo y la producción de celdas y módulos de baterías de alto rendimiento de nueva generación. Tal y como se anunció el 12 de agosto de 2022, Mercedes-Benz Autos está ampliando su colaboración con Contemporary Amperex Technology Co. Ltd. (CATL) con un nuevo centro de producción en Hungría. Está previsto que la nueva planta de CATL en Debrecen suministre celdas de batería a los centros de producción europeos de Alemania y Hungría. Es una parte importante del plan para construir un total de ocho fábricas de celdas en todo el mundo para finales de la década. Las plantas tendrán una capacidad total de producción de más de 200 gigavatios hora.

El Grupo Mercedes-Benz firma un contrato de suministro con Rock Tech Lithium para el aumento de producción de automóviles eléctrico

El 20 de octubre de 2022, el Grupo Mercedes-Benz firmó un contrato de suministro con la start-up canadiense-alemana Rock Tech Lithium Inc. para la obtención de litio. El objetivo del acuerdo es garantizar la materia prima necesaria para la producción de baterías en el marco de un enfoque estratégico de abastecimiento directo. El acuerdo permitirá al Grupo Mercedes-Benz garantizar el suministro de hidróxido de litio a sus socios fabricantes de baterías para aumentar rápidamente la producción de vehículos totalmente eléctricos.

El Grupo Mercedes-Benz inicia rotación del auditor

La rotación externa del auditor es obligatoria por ley para la auditoría de los estados financieros de 2024 a más tardar, ya que el auditor actual, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, alcanzará el plazo máximo legal cuando audite los estados financieros de 2023. Para garantizar el cumplimiento de la obligación de nombrar a una empresa de auditoría diferente, durante el período de referencia se llevó a cabo un proceso de selección y propuesta de conformidad con el Reglamento de la UE sobre Auditoría Legal con el fin de nombrar a un auditor para 2024.

Basándose en la recomendación y preferencia del Comité de Auditoría, y en su propio examen, el Comité de Vigilancia del Grupo Mercedes-Benz AG ha decidido proponer a la Asamblea General Anual de 2023 que Pricewaterhouse Coopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sea nombrado auditor para 2024.

Mercedes-Benz AG e Hydro combinan sus capacidades innovadoras

En diciembre de 2022, Mercedes-Benz AG firmó un memorando de entendimiento con el fabricante noruego de aluminio Norsk Hydro ASA que implica el uso de una hoja de ruta tecnológica baja en carbono entre 2023 y 2030. Esto marca un hito clave en el camino hacia la descarbonización y una cadena de suministro de aluminio más compatible con el medio ambiente.

Mercedes-Benz AG e Hydro también han llegado a un acuerdo sobre el suministro gradual de aluminio de muy bajas emisiones de CO_2 para su uso en aplicaciones automotrices. Como resultado, se espera que la huella de carbono del aluminio suministrado por Hydro sea casi un 70 % inferior a la media europea a partir del próximo año.

Mercedes-Benz Autos establece la configuración de producción para los sistemas de conducción eléctrica

Se prevé que los híbridos enchufables y los vehículos totalmente eléctricos representen aproximadamente la mitad de las ventas totales de unidades ya en 2025. Por tanto, los ensambles de conducción convencionales seguirán siendo una parte importante de la cartera de sistemas de propulsión de Mercedes-Benz a medio plazo. A medida que aumente la electrificación, la demanda se desplazará hacia componentes de movilidad eléctrica, baterías y sistemas de propulsión eléctricos.

En junio de 2022, Mercedes-Benz Autos anunció un reajuste de sus plantas de producción de vehículos en relación con las futuras arquitecturas de vehículos. A partir de diciembre de 2022, también se han definido los emplazamientos para la producción de sistemas de propulsión eléctrica, es decir, baterías, unidades de propulsión eléctrica y ejes, y está previsto que las operaciones de fabricación comiencen en 2024. Como parte de la aplicación del Plan de Negocio de Mercedes-Benz, la empresa tiene previsto invertir una suma de diez dígitos de euros en sus plantas europeas de producción de trenes motrices.

Está previsto que las plantas de baterías de Kamenz, Brühl (emplazamiento de Untertürkheim) y Pekín (China) produzcan baterías para los nuevos modelos de las plataformas MMA y MB.EA. También está previsto el montaje de baterías en la planta de Kölleda, siempre que se cuente con el apoyo del gobierno de Turingia. Las plantas de Untertürkheim, Sebes (Rumanía) y Pekín empezarán a producir unidades de propulsión eléctrica para los nuevos modelos de las plataformas MMA y MB.EA a mediados de la década. Al mismo tiempo, la planta de Untertürkheim duplicará hasta un millón de unidades su objetivo de capacidad de producción de propulsores eléctricos previamente anunciado. Está previsto que las plantas de Mercedes-Benz en Hamburgo y Untertürkheim (sección de Mettingen) sigan siendo las principales plantas alemanas de montaje de ejes y componentes eléctricos. Está previsto que suministren sistemas de nueva generación a la red de producción de las plantas de carrocería de Mercedes-Benz. A partir de mediados de la década, la planta de Mercedes-Benz en Berlín fabricará motores eléctricos de alto rendimiento para la futura plataforma AMG.EA.

Mercedes-Benz Vanes está acelerando su transformación eléctrica y reestructurando su rede de producción en Europa
El objetivo es que todas las vanes de Mercedes-Benz de nuevo lanzamiento sean exclusivamente eléctricas a partir de mediados de esta década. Para ello, Mercedes-Benz Vanes está desarrollando una arquitectura de vanes fundamentalmente nueva, modular y totalmente eléctrica denominada VAN.EA (Van Electric Architecture). La Compañía tiene previsto, por lo tanto, invertir en el desarrollo de esta plataforma.

En diciembre de 2022, Mercedes-Benz Vanes anunció que reestructuraría su red de producción en Europa, marcando así un nuevo hito en su transformación hacia un proveedor de movilidad local sin emisiones. Mercedes-Benz Vanes construirá su primera planta de vehículos puramente eléctricos del mundo en su actual emplazamiento de Jawor (Polonia). La nueva planta se centrará exclusivamente en la producción de vanes totalmente eléctricas. Está previsto que en el futuro se fabriquen en Jawor los modelos de carrocería cerrada del segmento de las vanes grandes totalmente eléctricas sobre la base de la plataforma modular VAN.EA. Al centrarse de forma consecuente en la producción de vanes totalmente eléctricas, la división pretende obtener una ventaja de productividad y mejorar así significativamente su competitividad.

Mercedes-Benz Vanes y Rivian Automotive, Inc. (Rivian) firmaron un memorando de entendimiento para una asociación estratégica en el tercer trimestre de 2022. En el acuerdo, las dos empresas manifestaron su intención de invertir y explotar conjuntamente una fábrica en Europa Central u Oriental como parte de un negocio conjunto. La opción de seguir ampliando la fábrica con Rivian para incluir la producción de grandes vanes totalmente eléctricas ha sido cancelada por ahora por Rivian debido a su reordenación de prioridades de proyectos en diciembre de 2022.

Red mundial de recarga de alta potencia
En enero de 2023, Mercedes-Benz AG anunció planes de gran alcance para construir una red mundial de recarga de alta potencia en América del Norte, Europa, China y otros mercados principales. La construcción de los primeros parques de recarga comenzará en los Estados Unidos y Canadá, seguidos de otras regiones de todo el mundo. El objetivo es crear una red mundial de recarga para finales de la década.

Venta prevista de acciones en las subsidiarias de Rusia
A finales de octubre de 2022, el Grupo Mercedes-Benz firmó contratos con el concesionario ruso Avtodom AO para la venta de las acciones de las subsidiarias rusas.

La finalización de la transacción está sujeta a la aprobación de las autoridades, que aún no se ha concedido en su totalidad, y a la aplicación de las condiciones acordadas contractualmente.

Mercedes-Benz Group AG resuelve programa de recompra de acciones
El 16 de febrero de 2023, el Consejo de Administración, con la aprobación del Comité de Vigilancia, acordó un programa de recompra de acciones. A partir del 3 de marzo de 2023, se pretende adquirir en bolsa acciones propias por valor de hasta € 4 miles de millones (sin incluir costos accesorios) durante un periodo de hasta dos años, que posteriormente se cancelarán. El programa de recompra de acciones se basará en la autorización de la Asamblea General Anual del Grupo del 8 de julio de 2020, que autoriza al Consejo de Administración a adquirir, con la aprobación del Comité de Vigilancia, acciones propias hasta un máximo del 10 % del capital social hasta el 7 de julio de 2025.

Mercedes-Benz Group AG ha acordado por separado con Beijing Automotive Group Co., Ltd. y Geely Group que cada uno de ellos mantendrá su participación en Mercedes-Benz Group AG por debajo del 10 % desinvirtiendo sus acciones a prorrata simultáneamente con el programa de recompra de acciones.

Mercedes-Benz y Google unen fuerzas para crear una experiencia de navegación de última generación
Como se anunció el 22 de febrero de 2023, Mercedes-Benz planea construir su propia marca de navegación MB.OS utilizando los nuevos datos geoespaciales y capacidades de navegación de Google Maps Platform. Con esta asociación, Mercedes-Benz planea ser el primer fabricante de automóviles en crear su propia experiencia de navegación basada en los nuevos datos y capacidades de navegación de Google Maps Platform.

Sistema de medición del rendimiento

Se definen varios objetivos sobre la base de la estrategia corporativa y la estrategia empresarial del Grupo Mercedes-Benz. Además de los objetivos financieros, se incluyen objetivos relacionados con la sustentabilidad. El sistema de medición del rendimiento del Grupo está diseñado para ayudar a garantizar que estos objetivos puedan alcanzarse y que, de este modo, pueda crearse un valor permanente para las partes interesadas. La información que se ofrece a continuación se refiere principalmente al sistema de medición del rendimiento financiero del Grupo. La información sobre los objetivos de sustentabilidad y las medidas adoptadas para alcanzarlos se encuentra en el capítulo Declaración no financiera.

Administración financiera basada en valor

El sistema de medición del rendimiento utilizado en el Grupo Mercedes-Benz está diseñado para garantizar que se tomen en cuenta los intereses y expectativas de nuestros inversionistas dentro del marco de un sistema de administración basado en valor. El valor agregado muestra el grado en el que el Grupo y sus divisiones logran o exceden los requerimientos de retorno de los inversionistas, creando así valor adicional.

El valor agregado se deriva de los impulsores de valor financiero que, debido a su relación directa con las operaciones comerciales en curso, se utilizan como indicadores de rendimiento financiero para la evaluación periódica del rendimiento del Grupo y sus divisiones.

Tal como se muestra en la tabla B 03, el valor agregado puede calcularse como la diferencia entre la utilidad operativa (EBIT o utilidad operativa neta) y el costo de capital de activos netos promedio.

B.03
Cálculo de valor agregado



El retorno sobre activos netos (RONA, por sus siglas en inglés), se calcula a partir del coeficiente de EBIT a activos fijos. Si el RONA es superior al costo del capital, se crea valor para nuestros accionistas. La tasa de retorno sobre activos netos requerida, y por lo tanto la tasa de costo de capital, se derivan de las tasas mínimas de retorno que los inversionistas de capital y los acreedores esperan sobre su capital invertido. En contraste con las tasas de costo del capital basadas en lógica de grupos de iguales para fines de la prueba de deterioro al nivel de las unidades generadoras de efectivo, al determinar la tasa de costo de capital del Grupo para derivar el valor agregado, el enfoque es sobre el uso de información específica de la compañía (específicamente en relación con la estructura de capital). Para 2022, el costo del capital del Grupo permaneció sin cambio en 8% después de impuestos. Para las divisiones automotrices, el costo del capital fue de 12% antes de impuestos; para Mercedes-Benz Mobility, se aplicó un costo del capital de 12% antes de impuestos. Tabla B 04.

B.04
Costo del capital

en %	2022	2021
Grupo, después de impuestos	8	8
Divisiones automotrices, antes de impuestos	12	12
Mercedes-Benz Mobility, antes de impuestos	12	12

El comportamiento cuantitativo del valor agregado y las medidas de rendimiento financiero relacionadas se explica en el capítulo de “Rentabilidad”.

Medidas de Rendimiento Financiero

Medida de Utilidad.
La medida de la utilidad operativa a nivel divisional es el EBIT (utilidad antes de intereses e impuestos sobre la renta). Por lo tanto el Ebit refleja la responsabilidad de las divisiones por la utilidad y pérdida. El EBIT, que se calcula a nivel Grupo, considera eliminaciones y asuntos administrados centralmente.

Con el fin de ofrecer una presentación más transparente de nuestros negocios en curso, calculamos adicionalmente el EBIT ajustado informado, tanto para el Grupo como para las divisiones. Los ajustes incluyen partidas individuales si estos resultan en efectos materiales en un período de reporte. Estas partidas individuales pueden estar específicamente relacionadas con procedimientos legales y medidas relacionadas, medidas de reestructuración y asuntos M&A.

El EBIT del Grupo menos los impuestos sobre la renta administrados centralmente resulta en la utilidad operativa neta. La tabla B 12 en el capítulo “Rentabilidad”, muestra la forma en la que se calcula la utilidad de operación.

Retorno sobre ventas.
Como uno de los principales factores que influencia al valor agregado, el retorno sobre ventas es particularmente importante para evaluar la rentabilidad de las divisiones automotrices. El retorno sobre ventas es el coeficiente del EBIT e ingresos, donde las ventas de unidades son la fuente principal de los ingresos. La medida de rentabilidad para Mercedes-Benz Mobility no es el retorno sobre ventas, sino el retorno sobre el capital (coeficiente de EBIT y capital promedio de forma trimestral). Con base en el EBIT ajustado, reportamos un retorno sobre ventas ajustado para las divisiones automotrices y un retorno sobre capital ajustado para Mercedes-Benz Mobility.

Activos netos.
Todos los activos, pasivos y provisiones por los que son responsables las divisiones automotrices en operaciones diarias les son asignados a esas divisiones. La medición del rendimiento en Mercedes-Benz Mobility se implementa con base en capital. Los activos netos a nivel del Grupo incluyen los activos operativos netos de las divisiones automotrices y el capital de Mercedes-Benz Mobility, así como los activos y pasivos por impuestos sobre la renta y otras partidas de reconciliación que no pueden ser asignadas a las divisiones. Los activos netos anuales promedio son calculados a partir de los activos netos trimestrales promedio.

Flujo de Efectivo
Un cambio en activos netos – por ejemplo resultante de inversiones – por lo general resulta en el compromiso o liberación de fondos líquidos. Junto con las utilidades, los activos netos tienen, por lo tanto, también un efecto directo sobre los flujos de efectivo y, por lo tanto, también sobre la solidez financiera del Grupo. El flujo de efectivo libre del negocio industrial es de especial importancia para la solidez financiera del Grupo Mercedes-Benz, y este incluye los flujos de efectivo de las divisiones automotrices y los flujos de efectivo de intereses, impuestos y otras partidas de reconciliación que no pueden ser asignadas a las divisiones. El flujo de efectivo operativo antes de impuestos e intereses (CFBIT) para las divisiones automotrices se deriva del EBIT y el cambio en activos netos. El índice de conversión del efectivo (CCR) es el índice de CFBIT a EBIT durante un período de tiempo y es una medida importante para la administración de flujos de efectivo.

Con el fin de ofrecer una presentación más transparente de nuestros negocios en curso, calculamos e informamos además el flujo de libre ajustado del negocio industrial y el CFBIT de las divisiones automotrices. Se informa una tasa de conversión de efectivo ajustada (CCR ajustada) con base en el CFBIT ajustado y el EBIT ajustado para las divisiones automotrices. Los ajustes incluyen partidas individuales si estas resultan en efectos materiales en el período de informe. Estas partidas individuales incluyen partidas relacionadas con procedimientos legales y medidas relacionadas, medidas de reestructuración y asuntos M&A.

Indicadores clave de rendimiento.

Los siguientes indicadores son los indicadores financieros clave para la medición del rendimiento financiero operativo del **Grupo Mercedes-Benz**:

- Ingresos
- EBIT
- Flujo de efectivo libre del negocio industrial.

Además, la cifra para las emisiones de CO_2 de nuestra flota de automóviles nuevos en Europa[1] es un indicador clave del desempeño no financiero. Este toma en cuenta el papel de gran importancia de la sustentabilidad en la administración del Grupo.

Los siguientes indicadores clave del rendimiento tienen una importancia mayor para las divisiones automotrices **Mercedes-Benz Autos** y **Mercedes-Benz Vanes**:

- Inversiones en propiedades, plantas y equipo
- Gasto en investigación y desarrollo

Las ventas de unidades en Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes son utilizadas como un indicador no-financiero adicional para la medición del desempeño de las divisiones automotrices.

El retorno sobre capital ajustado y los nuevos negocios son los indicadores clave del rendimiento para **Mercedes-Benz Mobility**. Aquí, nuevos negocios se refiere al volumen de contratos de arrendamiento y financiamiento capitalizados durante el período del informe.

1 Las emisiones promedio de CO_2 de la flota de automóviles nuevos de automóviles de reciente registro de Mercede-Benz en Europa (Unión Europea, Noruega e Islandia) en el año de informe tal como fue valuada con base en WLTP, es decir, incluyendo vanes que están registradas como automóviles de pasajeros.

Declaración de Gobierno Corporativo

La declaración de Gobierno Corporativo, que es combinada para la Compañía y el Grupo de conformidad con la Sección 289f y Sección 315d del Código de Comercio de Alemania (HGB) puede encontrarse en el capítulo “Declaración de Gobierno Corporativo” del Informe Anual, y también puede consultarse en Internet en W group.mercedes-benz.com/dcg

De conformidad con la Sección 317 Apartado 2 Párrafo 6 del Código de Comercio de Alemania (HGB), el objetivo de la auditoría de las declaraciones de acuerdo con la Sección 289f Apartados 2 y 5 y la Sección 315d del HGB se limita a la determinación de si dichas declaraciones realmente se han proporcionado.

Condiciones Económicas y Desempeño Comercial

La economía mundial y los mercados automotrices

La economía mundial

Condiciones económicas generales

Durante el año analizado, la **economía mundial** se vio muy afectada por la guerra entre Rusia y Ucrania y el rápido aumento de las tasas de inflación en todo el planeta. La guerra y las sanciones contra Rusia que la siguieron provocaron un mayor deterioro de lo que ya era una situación problemática de la cadena de suministro, mientras que los aumentos masivos de los precios de la energía, las materias primas y los alimentos intensificaron las presiones sobre los precios. Por otra parte, la aplicación de repetidas series de restricciones de gran alcance en China en el marco de la política de cero-COVID de ese país, que a su vez afectaron repetidamente a importantes segmentos de la economía china, contribuyó a perturbar aún más las cadenas de suministro mundiales.

En un esfuerzo por contrarrestar el aumento de la inflación, la mayoría de los bancos centrales (con la excepción del banco central de China) incrementaron significativamente sus tasas base a lo largo del año. Todos los factores mencionados tuvieron un notable efecto negativo en la economía mundial, haciendo que el crecimiento económico mundial interanual cayera a alrededor del 3 %. Esta situación también repercutió negativamente en el volumen del comercio mundial, que sólo aumentó algo menos del 4 % en 2022 en comparación con el año anterior.

Ni siquiera **Estados Unidos** pudo escapar a estos sucesos. La economía de EE. UU. se contrajo en los dos primeros trimestres de 2022, por razones que incluyen un déficit récord del comercio exterior y los efectos de las actuales interrupciones de la cadena de suministro. Al mismo tiempo, el consumo privado se mostró resistente en el conjunto del año, a pesar de la elevada inflación y la subida de las tasas de interés. La tasa de inflación alcanzó su máximo en junio (9 %). Posteriormente disminuyó gradualmente, pero la media anual del 8 % fue más alta que en cualquier otro momento desde principios de los años ochenta. En este contexto, el banco central estadounidense, la Reserva Federal, aumentó significativamente su tipo de interés básico en 425 puntos base, hasta el 4.5 %, a finales de año. A pesar de esta subida, la economía estadounidense creció un 2.1 % en 2022, gracias en gran parte a la robustez de la demanda interna.

El impacto de la guerra en Ucrania fue particularmente notable en la **zona del euro**. No obstante, la región pudo registrar un crecimiento sorprendentemente fuerte en el primer semestre del año. Esta evolución positiva se vio impulsada principalmente por la recuperación del sector servicios tras el levantamiento de la mayoría de las medidas relacionadas con COVID, así como por un desarrollo dinámico en países como Francia, Italia y España, todos los cuales volvieron a experimentar una temporada turística casi normal por primera vez desde el inicio de la pandemia. Sin embargo, los problemas aumentaron significativamente a lo largo del año como consecuencia de los elevados precios de la energía y los alimentos. Además, el alto nivel de inseguridad en relación con el suministro energético tuvo un efecto cada vez más negativo en la confianza de los consumidores y las empresas. Todo ello provocó un pronunciado debilitamiento del crecimiento a finales de 2022. No obstante, la economía de la zona euro creció un 3.5 % en total durante 2022 debido al buen comienzo del año. Los precios al consumo también aumentaron significativamente, con un incremento medio del 8.4 % en comparación con el año anterior, aunque los aumentos difirieron mucho entre los distintos Estados miembros. De hecho, la inflación alcanzó niveles de dos dígitos en la zona del euro en el cuarto trimestre. El Banco Central Europeo abandonó su política de tasas de interés cero en la segunda mitad del año y aumentó su tasa base al 2.5 % a finales de 2022.

En 2022, la **economía china** se vio afectada por la rigurosa estrategia de tipos cero del país, la ralentización del crecimiento del sector inmobiliario y la disminución de la demanda del exterior. Como resultado, la economía china registró un crecimiento interanual de sólo el 3 %. A diferencia de Estados Unidos y Europa, la presión sobre los precios en China siguió siendo muy moderada (2 %).

Comportamiento de los tipos de cambio

Los tipos de cambio fueron volátiles en este entorno. Frente al dólar estadounidense, el euro se movió entre $ 0.95 y $ 1.15 durante el año. A finales de 2022, el euro era un 6 % más débil que a finales de 2021. El rango de fluctuación del renminbi chino contra el euro fue de entre 6.7 a 7.5. En comparación con el año anterior, el valor del euro incremento solo por debajo del 2.5 % contra el renminbi.

Precios de energía y materias primas

Los precios de la energía y las materias primas subieron enormemente como consecuencia de la guerra en Ucrania y alcanzaron nuevos niveles récord en algunos momentos del año. El petróleo costaba unos 85 dólares por barril a finales de año, es decir, casi un 10 % más que a finales de 2021. El precio promedio del año completo fue más de un 40 % superior al del año anterior. El precio del gas natural en Europa sufrió fluctuaciones aún mayores y llegó a situarse en más de € 300 por MWh. El precio a finales de año -aproximadamente € 75 - era casi un 10 % superior al de finales de 2021. En algunos momentos, los precios de las materias primas industriales subieron más de un 25 % en comparación con el final del año anterior. Sin embargo, a lo largo del año disminuyeron considerablemente, situándose casi un 20 % por debajo de su precio a finales de 2021.

Mercados Automotrices

Las condiciones económicas descritas también afectaron a la evolución del mercado mundial de automóviles en el ejercicio analizado. Los mercados de ventas se vieron afectados por las continuas interrupciones de la cadena de suministro y los cuellos de botella en la oferta, en particular, así como por el lento desarrollo económico a lo largo del año.

En este entorno, el volumen del mercado mundial de automóviles se mantuvo aproximadamente al mismo nivel que el año anterior, aunque la evolución fue muy diferente en las distintas regiones. Las ventas de unidades en el mercado europeo cayeron aproximadamente un 4 % respecto a lo que ya era un bajo volumen de ventas en 2021. El mercado estadounidense de vehículos ligeros registró un descenso de las ventas de unidades de alrededor del 8 %. Los continuos cuellos de botella en la oferta y el fuerte aumento de las tasas de interés tuvieron el efecto de frenar el desarrollo del mercado. El mercado chino, por el contrario, registró un aumento significativo de las ventas de unidades. Las restricciones relacionadas con el COVID 19 que se aplicaron repetidamente en el país tuvieron a veces un efecto perjudicial en el desarrollo de las ventas. Sin embargo, las medidas de estímulo del gobierno en forma de reducción de impuestos sobre la compra de vehículos propiciaron un aumento significativo de las ventas de unidades en comparación con el año anterior.

Los factores mencionados también afectaron el comportamiento de los principales mercados de vanes. En Europa, todos los segmentos del mercado de vanes relevantes para Mercedes-Benz Vanes registraron importantes contracciones. El mercado estadounidense de vanes grandes se situó ligeramente por debajo del nivel del año anterior, mientras que las cifras de ventas de vanes medianas en China se situaron ligeramente por encima del nivel del año anterior.

Desempeño Comercial

Mercedes-Benz Autos

En 2022, Mercedes-Benz Autos vendió un total de 2,040,700 unidades (2021: 1,943,900) lo cual fue ligeramente superior al nivel del año anterior. Este crecimiento en ventas de unidades se debió a los modelos EQ y, específicamente, al hecho de que el 2022 marcó el primer año completo de ventas para la nueva generación de la Clase C.

8.05

Ventas de unidades de Mercedes-Benz Autos

	2022	2021	Cambio %
En unidades			
Ventas de unidades de Mercedes-Benz Autos (total, incl. smart)	**2,040,700**	**1,943,900**	**+5**
Top-End[1]	**328,200**	304,600	+8
participación % ventas de unidades	**16**	16	
Core	**1,116,600**	1,029,000	+9
participación % ventas de unidades	**55**	53	
Entry (incl. smart)	**595,900**	610,300	-2
participación % ventas de unidades	**29**	31	
de lo anterior			
Vehículos Eléctricos (xEV)	**333,500**	**271,800**	**+23**
BEVs	**149,200**	89,500	+67
PHEVs	**184,300**	182,300	+1
participación % ventas de unidades	**16**	14	

Top-End

Las ventas de unidades de la categoría Top-End representaron el 16 % de las ventas totales de unidades en 2022 y, con 328,200 unidades, también fueron un 8 % superiores a las del año anterior (2021: 304,600). El principal motor de esta evolución fue la Clase S: Las ventas mundiales de la Clase S1 ascendieron a 117,500 unidades en 2022 (2021: 91,100 unidades). Las ventas de vehículos de la marca Mercedes-Maybach también aumentaron significativamente, hasta 23,400 unidades (2021: 16,600 unidades). Mercedes-AMG vendió 137,700 vehículos (2021: 135,100 vehículos). Mercedes-AMG vendió 137,700 vehículos (2021: 135,100) y las ventas de vehículos de la marca Mercedes-Maybach aumentaron significativamente, hasta 23,400 unidades (2021: 16,600). Durante el ejercicio se vendieron 38,600 vehículos de la Clase G2 (2021: 40,500 vehículos). Las ventas del GLS ascendieron a 59,700 unidades (2021: 61,700 unidades).

1 La Categoría Top-End incluye todos los modelos AMG.
2 Incluyendo derivados Mercedes-Maybach y Mercedes-AMG.
3 Incluyendo derivados Mercedes-AMG.

Core

Las ventas de vehículos de la categoría Core aumentaron un 9 %, hasta 1,116,600 unidades (2021: 1,029,000). Como resultado, esta categoría representa ahora el 55 % de las ventas de unidades de la cartera global. Las ventas de vehículos de la Clase C3 aumentaron un 27% hasta 303,000 berlinas, familiares, coupés y cabriolets (2021: 239,000). Durante el ejercicio se vendieron 302,700 vehículos de la Clase E3 (2021: 295,100), mientras que las ventas del GLC ascendieron a 369,200 unidades (2021: 350,300) y las del GLE a 200,100 unidades (2021: 208,200).

Entry

Mercedes-Benz Autos (incl. smart) vendió en el ejercicio 595,900 unidades en la categoría Entry (2021: 610,300). Las ventas de unidades de la Clase A3 ascendieron a 261,000 vehículos (2021: 290,100) y las de la Clase B a 29,100 unidades (2021: 32,700). Las ventas de unidades de estos modelos se vieron negativamente afectadas por la limitada disponibilidad de piezas, así como por cuellos de botella logísticos. Las ventas del GLB ascendieron a 164.100 unidades (2021: 144,400) y las del GLA a 158,100 unidades (2021: 141,400). Durante el ejercicio se vendieron 20,500 vehículos de la marca smart (2021: 38,400) en el mercado europeo.

Vehículos eléctricos (Xev)

Los vehículos eléctricos representaron el 1 6% de las ventas totales de unidades de Mercedes-Benz Autos. Esto corresponde a unas ventas de unidades de 333,500 vehículos (2021: 271,800) y un aumento del 23 %. Las ventas de vehículos eléctricos de batería (BEV) de la marca Mercedes-Benz aumentaron un 67 % hasta 149,200 unidades en 2022 (2021: 89,500). Los motores de ventas más importantes fueron el EQA, con unas ventas de 33,500 unidades (2021: 24,800), el EQB con 26,200 unidades (2021: 900), la berlina EQE con 17,200 unidades y la berlina EQS con 23,400 unidades (2021: 2,500). Las ventas de vehículos híbridos enchufables (PHEV) ascendieron a 184,300 unidades en el ejercicio analizado (2021: 182,300).

Ventas de Unidades de Mercedes-Benz Autos por región y mercado de ventas

En comparación con el año anterior, las ventas de unidades de Mercedes-Benz Autos aumentaron en las principales regiones de ventas. Las ventas de unidades en Europa ascendieron a 618,900 vehículos (2021: 602,400 vehículos). Las ventas en Alemania registraron un ligero descenso del 1 % hasta las 215,600 unidades. En China, el mayor mercado para Mercedes-Benz Autos, las ventas de unidades ascendieron a 753,900 vehículos (2021: 734,700). Las ventas de unidades en América del Norte superaron el nivel del año anterior con 344,200 vehículos (2021: 290,600). En el principal mercado de la región, Estados Unidos, las ventas aumentaron un 20 % hasta las 300,800 unidades).

Mercedes-Benz Vanes terminó el ejercicio 2022 con unas ventas de unidades de 415,300 vehículos en todo el mundo (2021: 386,200). A pesar de retos constantes a nivel mundial en las áreas de suministro de partes y logística, las ventas de unidades en 2022 fueron significativamente superiores que durante el año anterior debido a la constante alta demanda de vanes de Mercedes-Benz.

Con 259,400 unidades, las ventas de unidades en la región central de Europa (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega), se situaron ligeramente por encima de la cifra del año anterior (2021: 246,000). Las ventas de unidades en Alemania ascendieron a 113.200 vehículos (2021: 98,200).

Mercedes-Benz Vanes estableció un nuevo récord de ventas de 66,400 vehículos en Estados Unidos (2021: 48,300).

En China, bajo la influencia de las medidas locales relacionadas con COVID 19, se vendieron 34,200 unidades (2021: 38,500).

En todo el mundo, fue posible aumentar las ventas de unidades de vanes totalmente eléctricas en un 9 % (2022: 15,000 unidades, 2021: 13,800 unidades). Así, los modelos totalmente eléctricos representaron una cuota del 4 % de las ventas totales de unidades.

Mercedes-Benz Mobility
A finales de 2022, el volumen de contratos de la división Mercedes-Benz Mobility ascendía a € 132.4 miles de millones (2021: € 133.7 miles de millones), lo que supone un descenso del 1 % o del 2 % si se tienen en cuenta los efectos de conversión de divisas. La cifra de volumen de contratos muestra el importe monetario total de todos los contratos de arrendamiento y ventas por financiamiento en una fecha determinada. El volumen de contratos informado al 31 de diciembre de 2021 ya se había ajustado para una gran parte del negocio de vehículos de Daimler Trucks & Buses tras la escisión y transferencia del negocio de vehículos comerciales de Daimler el 9 de diciembre de 2021. Por lo tanto, la influencia en el volumen de las partes del negocio de vehículos comerciales de Daimler pendientes de venta en 2022 fue relativamente menor.

Mercedes-Benz Mobility celebró 1.4 millones de nuevos contratos de financiación y leasing por un valor total de € 58.0 miles de millones en el transcurso de 2022. El valor total de todos los nuevos contratos se situó así significativamente por debajo del nivel del año anterior (-9 %; -12 % tras ajustar los efectos de la conversión de divisas). El factor decisivo de este descenso fue el aumento de la presión competitiva en el sector de los servicios financieros en un contexto de subida de las tasas de interés. Además, hay que tener en cuenta que los nuevos negocios para el año 2021 todavía incluían los nuevos negocios de la división con vehículos de Daimler Trucks & Buses hasta que se hizo efectiva la escisión y la transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler. Mientras que la escisión y la transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler a finales de 2021 sólo afectaron a la región de América y África y Asia-Pacífico (excluida China), las partes del negocio de vehículos comerciales de Daimler vendidas en 2022 afectaron principalmente a Europa.

Con € 10.2 miles de millones, los nuevos negocios en Alemania fueron ligeramente superiores a los del año anterior (+5 %). Con € 25.3 miles de millones, el volumen de contratos en Alemania se situó aproximadamente al mismo nivel que a finales de 2021.

Se cerraron nuevos negocios de financiamiento y arrendamiento por un valor de € 13.0 miles de millones (-23 %) en los Estados Unidos. En este mercado en particular, parte de la disminución se debió a la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler. El volumen de contratos en los Estados Unidos a fines de diciembre se encontró aproximadamente al mismo nivel que a fines de 2021 y fue por un importe de € 34.6 miles de millones. Esto se debió a los efectos de la conversión de divisas.

En China, los nuevos negocios por un importe de € 11.9 miles de millones (+15 %) al cierre del ejercicio 2022 sobrepasaron de forma importante el nivel del año anterior, mientras que el volumen de contratos por un importe de € 19.5 miles de millones (+3 %) fue ligeramente superior.

Los nuevos negocios en otros mercados fueron por un importe total de € 23.0 miles de millones, mientras que el volumen de contratos fuer por un importe de € 53.0 miles de millones (-3 %).

Situación de Pedidos

La entrada de pedidos fue sólida en Mercedes-Benz Autos a finales de 2022. En cuanto a los productos, los modelos EQ, el nuevo GLC y el SL fueron los que más contribuyeron a este comportamiento.

En Mercedes-Benz Vanes, los pedidos se mantuvieron en un nivel elevado a 31 de diciembre de 2022. La demanda de vanes eléctricas de batería también mostró un nuevo aumento a finales de 2022.

Actividades de Investigación e Inversión

Inversiones en propiedades, plantas y equipo

Durante el año del informe, las inversiones en propiedades, plantas y equipo en el **Grupo Mercedes-Benz** fueron por un importe de € 3.5 miles de millones y, por lo tanto, fueron inferiores a las del ejercicio anterior (2021: € 4.6 miles de millones).

En 2022, las inversiones en propiedades, plantas y equipo en **Mercedes-Benz Autos** estuvo enfocada en el lanzamiento al mercado del nuevo GLC, el inicio de la producción de SUVs totalmente eléctricos (EQS SUV y EQE SUV) y preparaciones de producción para el nuevo Clase E. También se invirtieron fondos considerables en la expansión de nuestras instalaciones de producción de baterías. En € 3.3 miles de millones, las inversiones en propiedades, plantas y equipo en 2022, fueron aproximadamente 9 % menores que durante el año anterior (2021: € 3.6 miles de millones).

Las inversiones en propiedades, plantas y equipo en **Mercedes-Benz Vanes** fueron por un importe de € 0.2 mil millones en 2022 (2021: € 0.2 mil millones) y, por lo tanto, estuvieron al nivel del año anterior. Las inversiones en Mercedes-Benz Vanes centraron en temas como la electrificación de la flota de vanes y la expansión de las operaciones productivas.

B.06

Inversiones en propiedades, plantas y equipo[1]

En millones de euros	2022	2021	Cambio %
Grupo Mercedes-Benz[2]	**3.481**	4,579	**-24**
Mercedes-Benz Autos	**3,265**	3,589	-9
Mercedes-Benz Vanes	**199**	198	+1

1 Las inversiones en propiedades, plantas y equipo corresponden a adiciones a propiedades, plantas y equipo en el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo en los Estados Financieros Consolidados.
2 En 2021, el negocio de vehículos comerciales de Daimler se incluye hasta el momento de la escisión y transferencia de activos.

Investigación y Desarrollo

Los gastos en investigación y desarrollo en el **Grupo Mercedes-Benz** ascendieron a € 8.5 miles de millones en 2022 (2021: € 9.1 miles de millones), inferiores a los del ejercicio anterior. Se capitalizaron € 2.9 miles de millones (2021: € 2.4 miles de millones) de los costos de desarrollo, lo que representa una tasa de capitalización del 34 % (2021: 27 %).

Los gastos en investigación y desarrollo de **Mercedes-Benz Autos** ascendieron a € 8.0 miles de millones (2021: € 7.2 miles de millones) Los gastos aquí se centraron, principalmente, en el desarrollo de la nueva generación de la generación de plataforma BEV y el concepto relacionado de baterías. Adicionalmente, la compañía intensificó sus gastos en investigación y desarrollo en la digitalización y la conducción automatizada.

Los gastos en investigación y desarrollo de **Mercedes-Benz Vanes** ascendieron a € 0.6 mil millones (2021: € 0.5 mil millones), lo cual fue superior al nivel del año anterior. Las actividades relacionadas con la electrificación planeada de la flota de vanes jugaron un papel principal en 2022. Esto se debió primordialmente a la nueva arquitectura de vanes modulares y totalmente eléctricas (VAN.EA).

B.07

Investigación y desarrollo

En millones de euros	2022	2021[1]	Cambio %
Gastos en investigación y desarrollo en el Grupo Mercedes-Benz	**8,541**	9,105	**-6**
Mercedes-Benz Autos	**7,986**	7,207	+11
Mercedes-Benz Vanes	**552**	499	+13
Investigación y costos de desarrollo no capitalizados	**5,602**	6,670	-16
Costos de desarrollo capitalizados	**2,939**	2,435	+21
Tasa de capitalización en %	**34**	27	

1 En 2021, el negocio de vehículos comerciales de Daimler se incluye hasta el momento de la escisión y transferencia de activos.

Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, Situación Financiera

El Grupo comprende los segmentos Mercedes-Benz Autos, Mercedes-Benz Vanes y Mercedes-Benz Mobility. Hasta el 31 de diciembre de 2021, los segmentos Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes se han agrupado en un único segmento sobre el que se debe informar, debido a que la rentabilidad media de las ventas a largo plazo y el desarrollo de las ventas y la intensidad de capital son comparables. Tras la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler (negocio de vehículos comerciales) en diciembre de 2021, desde el 1 de enero de 2022 los dos segmentos se contabilizan por separado. El periodo de comparación se ha ajustado en consecuencia.

Para ofrecer una mejor perspectiva de la rentabilidad, liquidez y recursos de capital, así como de la situación financiera del Grupo, se muestra un Estado Consolidado de Resultados condensado, un Estado Consolidado de Flujos de Efectivo condensado y un Estado Consolidado de Situación Financiera condensado para el negocio industrial, para el segmento Mercedes-Benz Mobility y para el Grupo Mercedes-Benz. El negocio industrial comprende los segmentos Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes. En casos individuales justificados, los efectos sobre la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital y la situación financiera del segmento correspondiente se presentan desde una perspectiva económica y no legal. Los efectos de las eliminaciones intragrupo entre el negocio industrial y Mercedes-Benz Mobility, así como las partidas a nivel corporativo, se asignan generalmente al negocio industrial.

Escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler en 2021
Una parte sustancial de las inversiones operativas o de las actividades comerciales asignadas al negocio de vehículos comerciales ya estaban legalmente asignadas a Daimler Truck AG antes de la escisión y la transferencia de activos. En el marco de la escisión y la transferencia de activos, también se ha escindido el negocio de servicios financieros. Con el consentimiento del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia para la transacción, las partidas del negocio operativo de vehículos comerciales y las partes del segmento Mercedes-Benz Mobility que ya habían sido legalmente asignadas a Daimler Truck AG se clasificaron como disponibles para su distribución desde el 30 de julio de 2021 hasta la ejecución de la escisión y la transferencia de activos el 9 de diciembre de 2021 y se desconsolidaron una vez concluida la transacción.

Partes del negocio de servicios financieros en relación con el negocio de vehículos comerciales no fueron vendidas a Daimler Truck Holding AG o sus subsidiarias sino hasta 2022. Adicionalmente, en países individuales, las inversiones en entidades operativas u operaciones comerciales del negocio de vehículos comerciales no se vendieron sino hasta 2022.

Si, al 31 de diciembre de 2021, se consideraba que era muy probable que una venta ocurriera dentro de los siguientes doce meses, los activos y pasivos correspondientes al 31 de diciembre de 2021 se informaban en el **Estado Consolidado de Situación Financiera** como disponibles para la venta.

Las actividades continuadas se presentan en el **Estado Consolidado de Resultados**. Los ingresos y gastos relacionados con activos y pasivos del negocio de vehículos comerciales que fueron escindidos y sujetos a transferencia de activos o disponibles para la venta fueron clasificados como operaciones discontinuadas en 2021. Esto incluye al segmento Daimler Trucks & Buses hasta la fecha de la escisión y transferencia de activos. La utilidad o pérdida después de impuestos de las operaciones discontinuadas en 2021 se presenta en un renglón separado debajo de utilidad por operaciones continuadas. La utilidad o pérdida por operaciones discontinuadas está incluida en la información por segmento en la reconciliación.

La depreciación programada y la valuación de acuerdo con el método de participación de los activos no circulantes clasificados como disponibles para distribución o venta también fueron informadas en la reconciliación durante el año anterior. Por lo tanto, en 2021, las utilidades por segmento de Mercedes-Benz Mobility se informaron independientemente de los efectos de la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales en la información por segmento.

En el **Estado Consolidado de Flujos de Efectivo**, se muestran los flujos de efectivo consolidados de las actividades continuadas y discontinuadas para el año 2021.

En la Nota 3 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados se puede encontrar información detallada sobre la escisión y la transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales y el alcance de las operaciones discontinuadas, los activos y pasivos escindidos como parte de la desconsolidación y los activos y pasivos clasificados como disponibles para la venta.

Ajuste de partidas individuales

Para que la presentación de los negocios en curso sea más transparente, también se calculan e informan cifras ajustadas tanto para el Grupo como para los segmentos. Los ajustes incluyen partidas individuales en la medida en que producen efectos significativos en un año de informe. Estas partidas individuales pueden referirse, en particular, a procedimientos legales y medidas relacionadas, medidas de reestructuración y operaciones de fusiones y adquisiciones (M&A). Para más información sobre el sistema de medición de resultados, consulte la sección "Perfil Corporativo" del presente Informe Anual.

Rentabilidad

Estado Consolidado de Resultados del Grupo Mercedes-Benz

En 2022, los ingresos por ventas del Grupo ascendieron a € 150.0 miles de millones (2021: € 133.9 miles de millones) y, por lo tanto, fueron muy superiores al valor del año anterior. Ajustados por cambios positivos del tipo de cambio, los ingresos por ventas también fueron muy superiores a los del año anterior.

El aumento de los ingresos por ventas se debió principalmente a la mejora significativa de la fijación de precios en los segmentos Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes.

B.08

Ingresos por venta por segmento y por región

En millones de euros	2022	2021	22/21 Cambio %
Grupo Mercedes-Benz	**150,017**	133,893	12
Segmentos			
Mercedes-Benz Autos	**111,601**	96,712	15
Mercedes-Benz Vanes	**17,217**	14,735	17
Mercedes-Benz Mobility	**26,954**	27,941	-4
Reconciliación[1]	**-5,755**	-5,495	5
Regiones			
Europa	**56,487**	51,044	11
Alemania	**23,085**	20,733	11
América del Norte	**40,091**	33,105	21
Estados Unidos	**35,829**	29,284	22
Asia	**45,558**	40,126	14
China	**27,324**	25,173	9
Otros mercados	**7,881**	9,618	-18

1 La reconciliación incluye eliminaciones de ingresos intragrupo entre los segmentos.

El **costo de ventas** ascendió a € 116.0 miles de millones (2021: € 103.2 miles de millones) en 2022, con un aumento del 12.4 % en relación con el año anterior. El incremento se debió principalmente al importante incremento en los precios de materias primas, un gasto único pagado a proveedores y costos adicionales en relación con la inflación y cadenas de suministro.

En general, la **utilidad bruta en relación con los ingresos** aumentó de € 30.7 miles de millones hasta € 34.0 miles de millones.

Los **gastos de venta** aumentaron en € 0.3 mil millones, hasta € 9.5 miles de millones. Como porcentaje de los ingresos por ventas, los gastos de venta disminuyeron del 6.9 % al 6.3 %.

Durante el ejercicio fiscal anterior, los **gastos de administración** disminuyeron en € 0.2 mil millones, hasta alcanzar los € 2.6 miles de millones. Como proporción de los ingresos por ventas, los gastos de administración disminuyeron de 2.1 % hasta 1.7 %.

Los **gastos en investigación y desarrollo no capitalizados** por € 5.6 miles de millones 2022 se encontraron al nivel del año anterior (2021: € 5.5 miles de millones). Estos se relacionan principalmente con el desarrollo de nuevos modelos, los gastos anticipados para la renovación de los modelos existentes y el desarrollo ulterior de sistemas de conducción eficientes en cuanto al consumo de combustible y respetuosos con el medio ambiente, así como con las tecnologías de seguridad, la conducción automatizada y autónoma y la conectividad digital de los productos. En proporción a los ingresos, los costos de investigación y desarrollo no capitalizados disminuyeron del 4.1 % al 3.7 %. En la sección "Actividades de Inversión e Investigación" del presente Informe Combinado de la Administración se ofrece más información sobre la investigación y el desarrollo del Grupo.

Los **otros ingresos de operación**, que ascendieron a € 2.0 miles de millones, fueron superiores al nivel del año anterior (2021: € 1.2 miles de millones). Las utilidades incluyeron ingresos por € 0.5 mil millones en relación con la reestructuración de las actividades de ventas en Canadá e ingresos por un importe de € 0.4 mil millones (2021: gastos por € 0.1 mil millones) en elación con el cambio en la participación accionaria del negocio de autotransporte. Durante el ejercicio anterior, el establecimiento del negocio conjunto de celdas de combustible, cellcentric, tuvo un efecto positivo por € 0.6 mil millones sobre utilidades. Por el contrario, otros ingresos de operación durante el año anterior estuvieron deteriorados por el resultado atribuible a la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler del segmento Mercedes-Benz Mobility. La pérdida resultante (después de deducción de costos de transacción) fue por un importe de € 0.8 mil millones.

En 2022, las **utilidades/pérdidas por inversiones registradas con el método de participación**, fueron por un importe de € 1.7 miles de millones y, por lo tanto, superaron el nivel del año anterior (2021: € 1.4 miles de millones). Específicamente, las mayores utilidades proporcionales por las inversiones en Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck) y Beijing Benz Automotive Co. (BBAC) conllevaron a un importante incremento en utilidades.

Tal como fue el caso en el año anterior, otros **ingresos/gastos financieros**, fueron por un importe de € 0.3 mil millones.

En 2022 una **utilidad antes de intereses e impuestos (EBIT)** por un importe de € 20.5 miles de millones, lo cual es mucho mayor que durante el año anterior (2021: € 16.0 miles de millones). Los efectos del tipo de cambio tuvieron un impacto neto positivo.

El **EBIT de las operaciones continuas y discontinuas** aumentó de € 6.6 miles de millones a € 29.1 miles de millones, por lo que fue significativamente superior al nivel del año anterior. B.09

El **gasto neto por interés** ascendió a € 0.2 mil millones, al igual que durante el año anterior.

El **gasto por impuestos** de € 5.5 miles de millones (2021: € 4.8 miles de millones) registrado en concepto de impuesto sobre la renta aumentó principalmente debido al incremento en la utilidad antes de impuesto sobre la renta. El tipo de cambio efectivo para 2022 fue del 27.1 % (2021: 30.1 %). La Nota 10 de los Estados Financieros Consolidados incluye más información sobre los factores que afectan al tipo de cambio.

La **utilidad por operaciones continuadas** ascendió a € 14.8 miles de millones, lo cual es significativamente mayor que el valor de año anterior de € 11.1 miles de millones.

Después del impuesto sobre la renta, la **utilidad por operaciones discontinuadas** fue por un total de € 12.3 miles de millones en 2021. Esta utilidad comprende esencialmente la utilidad por la escisión y la transferencia de activos del antiguo segmento del negocio de vehículos comerciales por un importe de € 10.0 miles de millones (después de deducir los costos de la transacción). Además, se incluye la utilidad de los negocios en curso de las operaciones discontinuadas, después de impuestos, de € 2.3 mil millones. La parte de la escisión y la transferencia de activos atribuible a Mercedes-Benz Mobility se incluye en otros ingresos de operación por operaciones continuadas.

Por lo tanto, la **utilidad neta** fue por un importe de € 14.8 miles de millones (2021: € 23.4 miles de millones). La utilidad neta de € 0.3 mil millones es atribuible a **participaciones minoritarias** (2021: € 0.4 mil millones). La utilidad neta **atribuible a los accionistas del Mercedes-Benz Group AG** asciende a € 14.5 miles de millones (2021: € 23.0 miles de millones), lo que representa un incremento en las **utilidades por acción por operaciones continuadas** a € 13.55 (2021: € 10.00). Las utilidades por acción por operaciones continuadas y discontinuadas ascendieron a € 21.50 en el año 2021.

Al igual que durante el ejercicio anterior, el cálculo de las utilidades por acción se basa en un número promedio de acciones en circulación de € 1,069.8 millones.

En las Notas 5 ff de las Notas a los Estados Financieros Consolidados se ofrece más información sobre las partidas individuales del Estado Consolidados de Resultados.

La tabla B.10 muestra la integración del EBIT del Grupo y el EBIT de los segmentos individuales así como la reconciliación del EBIT con el EBIT ajustado.

B.09

Estado de Resultados Condensado

	Mercedes-Benz Group		Negocio	Industrial	Mercedes-Benz Mobility	
	2022	2021	**2022**	2021	**2022**	2021
En millones de euros						
Ingresos por ventas	**150,017**	133,893	**123,063**	105,952	**26,954**	27,941
Costo de ventas	**-115,997**	-103,218	**-93,010**	-80,328	**-22,987**	-22,890
Utilidad bruta	**34,020**	30,675	**30,053**	25,624	**3,967**	5,051
Gastos de ventas	**-9,482**	-9,194	**-8,760**	-8,502	**-722**	-692
Gastos de administración	**-2,584**	-2,808	**-1,855**	-1,908	**-729**	-900
Investigación y costos de desarrollo no capitalizados	**-5,602**	-5,467	**-5,602**	-5,467	–	–
Otros ingresos de operacion	**2,034**	1,153	**1,925**	973	**109**	180
Utilidades/pérdidas sobre inversiones registradas con el método de participación	**1,732**	1,352	**1,941**	1,492	**-209**	-140
Otros ingresos/gastos financieros	**340**	317	**328**	323	**12**	-6
EBIT	**20,458**	16,028	**18,030**	12,535	**2,428**	3,493
Gasto por intereses	**-154**	-217	**-150**	-209	**-4**	-8
Utilidad por operaciones continuadas antes de impuestos	**20,304**	15,811	**17,880**	12,326	**2,424**	3,485
Impuesto sobre la renta	**-5,495**	-4,761	**-4,868**	-3,854	**-627**	-907
Utilidad por operaciones continuadas después de impuestos	**14,809**	11,050	**13,012**	8,472	**1,797**	2,578
Utilidad/pérdida por operaciones discontinuadas después de impuestos	–	12,346	–	12,346	–	–
Utilidad neta	**14,809**	23,396	**13,012**	20,818	**1,797**	2,578
atribuible a participaciones minoritarias	**308**	390				
atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG	**14,501**	23,006				
por operaciones continuadas	**14,501**	10,695				
por operaciones discontinuadas	–	12,311				
Utilidades por acción (en euros) Por utilidad atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG						
Básica	**13.55**	21.50				
por operaciones continuadas	**13.55**	10.00				
por operaciones discontinuadas	–	11.50				
Diluida	**13.55**	21.50				
por operaciones continuadas	**13.55**	10.00				
por operaciones discontinuadas	–	11.50				

EBIT por segmento

El EBIT de segmento **Mercedes-Benz Autos** ascendió a € 16,340 millones (2021: € 12,487 millones), el EBIT ajustado a € 16,245 millones (2021: € 12,689 millones). El retorno ajustado sobre ventas, del 14.6 %, fue superior a la cifra ajustada del año anterior, del 13.1 %.

La mejora significativa de la fijación de precios junto con una mezcla de productos más favorable y un ligero incremento en los volúmenes de ventas tuvieron un sólido impacto positivo sobre la utilidad bruta. Por otra parte, la utilidad bruta estuvo afectada por un importante incremento en los precios de materias primas durante el año, un gasto único pagado a proveedores y costos adicionales relacionados con la inflación y cadenas de suministro. Como resultado, la utilidad bruta en relación con los ingresos por ventas incrementó ligeramente de 23.7 % a 23.9 %. Otros costos funcionales incrementaron en 2022, principalmente debido a los gastos anticipados para futuras tecnologías y vehículos. Por el contrario, los menores gastos por el descuento de provisiones no circulantes contribuyeron a un incremento en utilidades.

En 2022, el EBIT ajustado fue ligeramente menor que el EBIT. Los gastos en relación con ajustes en las actividades comerciales en Rusia por un importe de € 658 millones, así como efectos de los procedimientos gubernamentales y legales en curso y las medidas adoptadas en relación con los vehículos diésel de Mercedes-Benz por € 110 millones (2021: € 274 millones), tuvieron un impacto negativo sobre las utilidades del segmento. Además, gastos de reestructuración por programas de optimización de costos de personal por un valor de € 436 millones tuvieron un impacto negativo sobre los resultados del segmento durante el año anterior. Las transacciones M&A, por otra parte, incluyeron ingresos por € 478 millones relacionados con la reestructuración de las actividades de ventas en Canadá e ingresos por € 385 millones (2021: gastos € 96 millones) en relación con el cambio en la estructura de participación accionaria del negocio automotor. Durante el ejercicio anterior, el establecimiento del negocio conjunto de celdas de combustible, cellcentric, tuvo un efecto positivo por € 604 sobre utilidades en las transacciones M&A.

El segmento **Mercedes-Benz Vanes** logró un EBIT de € 1,897 millones (2021: € 1,143 millones); EBIT ajustado por € 1,927 millones (2021: € 1,229 millones), lo cual también fue mucho mayor que durante el año anterior. El retorno sobre ventas ajustado del 11.2 % fue superior que la cifra ajustada del año anterior del 8.3 %.

Un incremento sustancialmente mayor en ventas de unidades y una estructura de ventas con grandes mejoras en combinación con una mezcla de productos más favorable tuvieron un impacto altamente positivo sobre la utilidad bruta. Por otra parte, la utilidad bruta fue afectada por los precios significativamente mayores de materias primas durante el curso del año, gastos únicos pagados a proveedores y otros costos adicionales relacionados con la inflación y las cadenas de suministro. Otros ingresos de operación incluyeron un impacto positivo específicamente debido a menores gastos en relación con el descuento de provisiones no circulantes.

El EBIT ajustado refleja efectos compensatorios que, al igual que durante el año anterior, resultaron en un EBIT ajustado ligeramente mayor. Específicamente, gastos en relación con ajustes en las actividades comerciales en Rusia por un importe de € 51 millones, así como efectos de los procedimientos gubernamentales y legales en curso y las medidas adoptadas en relación con los vehículos diésel de Mercedes-Benz por € 15 millones (2021: € 59 millones), tuvieron un impacto negativo sobre las utilidades del segmento.

En 2022, el EBIT del segmento **Mercedes-Benz Mobility** ascendió a € 2,428 millones (2021: € 4,493 millones) y el EBIT ajustado ascendió a € 2,428 millones (2021: € 3,449 millones). El retorno ajustado sobre el capital, del 16.8 %, fue inferior a la cifra ajustada del año anterior, del 22.0 %.

Las principales razones para el comportamiento positivo de la utilidad bruta en 2022 fueron mayores costos de riesgos crediticios debido a una perspectiva macroeconómica más débil y mayores costos de refinanciamiento. La escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales y el menor volumen de contratos en comparación con el año anterior que resultó de esto, también tuvieron un efecto reductor sobre el EBIT. Por otra parte, los efectos del tipo de cambio y la mejora en el desempeño operativo del negocios de servicios de flota tuvieron un efecto positivo sobre las utilidades.

Entre otras cosas, el EBIT ajustado en el ejercicio anterior incluyó una aportación positiva a utilidades por un importe de € 89 millones por la venta de acciones en Via Transportation, Inc.

La r**econciliación** del EBIT de los segmentos con el EBIT del Grupo incluye las ganancias y/o pérdidas a nivel corporativo y los efectos sobre utilidades por la eliminación de las transacciones intragrupo entre los segmentos.

En 2022, las partidas a nivel corporativo dieron lugar a gastos por € 225 millones (2021: € 1,087 millones). Esto incluye el efecto positivo sobre utilidades por € 226 millones por las inversiones registradas con el método de participación en Daimler Truck Holding AG (2021: gastos por € 1 millón). Las utilidades en el ejercicio anterior también estuvieron afectadas por pérdidas por deterioro por € 120 millones sobre el valor en libros de la inversión en BAIC Motor. La Nota 14 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados ofrece información detallada sobre la valuación con el método de participación de Daimler Truck Holding AG. Por otra parte, las utilidades estuvieron afectadas por ajustes debido a transacciones individuales sustanciales y actividades comerciales con Daimler Truck. En 2022, el gasto relacionado fue por un importe de € 268 millones. La Nota 3 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados ofrece más información al respecto.

La eliminación de las transacciones intragrupo dio como resultado utilidades por € 18 millones en 2022 (2021: gastos por € 8 millones).

La reconciliación del EBIT con el EBIT ajustado se muestra en la Tabla B.10.

B.10

EBIT Grupo Mercedes-Benz

En millones de euros	Grupo Mercedes-Benz	Mercedes-Benz Autos	Mercedes-Benz Vanes	Mercedes-Benz Mobility	Reconciliación
2022					
Ingresos por ventas	**150,017**	**111,601**	**17,217**	**26,954**	**-5,755**
Costo de ventas	**-115,997**	**-84,927**	**-13,549**	**-22,987**	**5,466**
Utilidad bruta	**34,020**	**26,674**	**3,668**	**3,967**	**-289**
Gastos de ventas	**-9,482**	**-7,568**	**-1,359**	**-722**	**167**
Gastos de administración	**-2,584**	**-1,460**	**-252**	**-729**	**-143**
Investigación y costos de desarrollo no capitalizados	**-5,602**	**-5,184**	**-415**	**-**	**-3**
Otros ingresos / gastos	**4,106**	**3,878**	**255**	**-88**	**61**
EBIT	**20,458**	**16,340**	**1,897**	**2,428**	**-207**
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	**119**	**110**	**15**	**-**	**-6**
Medidas de reestructuración	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Transacciones M&A	**-631**	**-863**	**-36**	**-**	**268**
Gastos relacionados con ajustes de actividades comerciales en Rusia	**709**	**658**	**51**	**-**	**-**
EBIT Ajustado	**20,655**	**16,245**	**1,927**	**2,428**	**55**
Retorno sobre ventas/retorno sobre capital (en %)		**14.6%**	**11.0%**	**16.8%**	
Retorno sobre ventas /retorno sobre capital ajustados (en %)[1]		**14.6%**	**11.2%**	**16.8%**	

En millones de euros	Grupo Mercedes-Benz	Mercedes-Benz Autos	Mercedes-Benz Vanes	Mercedes-Benz Mobility	Reconciliación
2021					
Ingresos por ventas	133,893	96,712	14,735	27,941	-5,495
Costo de ventas	-103,218	-73,773	-11,729	-22,890	5,174
Utilidad bruta	30,675	22,939	3,006	5,051	-321
Gastos de ventas	-9,194	-7,354	-1,292	-692	144
Gastos de administración	-2,808	-1,425	-233	-900	-250
Investigación y costos de desarrollo no capitalizados	-5,467	-4,992	-442	-	-33
Otros ingresos / gastos	2,822	3,319	104	34	-635
EBIT	16,028	12,487	1,143	3,493	-1,095
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	334	274	59	-	1
Medidas de reestructuración	549	436	27	45	41
Transacciones M&A	247	-508	-	-89	844
EBIT Ajustado	17,158	12,689	1,229	3,449	-209
Retorno sobre ventas/retorno sobre capital (en %)		12.9%	7.8%	22.3%	
Retorno sobre ventas /retorno sobre capital ajustados(en %)[1]		13.1%	8.3%	22.0%	

1 El retorno sobre ventas ajustado se calcula como la razón de EBIT ajustado a ingresos por ventas. El retorno sobre capital ajustado se determina como la razón de EBIT ajustado con el capital promedio de los trimestres.

Valor Agregado

Tal como se describe en la sección "Sistema de Medición del Rendimiento" en la tabla B. 03, el valor agregado se calcula como la diferencia entre la medida de utilidades y el costo de capital. La medición de utilidades para los segmentos reportables es el EBIT y para el Grupo es la utilidad operativa neta, lo que también incluye efectos en utilidades por los que los segmentos no son responsables o que son atribuibles a las operaciones discontinuadas, tales como impuestos sobre la renta y otras partidas de reconciliación. El costo del capital utilizado en el cálculo del valor agregado se basa en el promedio de activos netos multiplicado por la tasa de costo de capital.

La tabla B. 11 muestra el valor agregado para el Grupo y para los segmentos individuales. Las tablas B. 12 y B. 13, muestran la reconciliación del EBIT de los segmentos con la utilidad operativa neta así como el promedio de activos netos. La tabla B. 14 muestra la forma en la que los activos netos se derivan del estado consolidado de situación financiera.

El valor agregado del **Grupo Mercedes-Benz** fue por un importe de € 10.2 miles de millones en 2022, representando un retorno sobre activos netos del 25.5 % (2021: 40.4 %). Esto fue, nuevamente, sustancialmente superior a la tasa de costo de capital requerida por el Grupo, del 8%. Ajustado por las utilidades por operaciones discontinuadas antes de intereses e impuestos incluidas en el ejercicio anterior, el valor agregado del Grupo Mercedes-Benz incrementó, principalmente debido al comportamiento positivo del EBIT de las divisiones del negocio industrial. Los activos netos promedio del Grupo permanecieron virtualmente sin cambio en comparación con el año anterior.

En el segmento **Mercedes-Benz Autos**, el valor agregado de € 11.8 miles de millones fue muy superior al importe del año anterior de € 8.5 miles de millones, principalmente debido al comportamiento altamente positivo de las utilidades. El incremento en activos netos promedio por un importe de € 5.2 miles de millones tuvo un ligero impacto negativo sobre el valor agregado. Esto se debió principalmente a mayores inventarios promedio y valores en libros de las inversiones registradas con el método de participación parcialmente compensados por mayores cuentas por pagar comerciales promedio.

En el segmento **Mercedes-Benz Vanes**, el valor agregado incrementó sustancialmente hasta € 1.8 miles de millones. Esto se debió principalmente al comportamiento altamente positivo de las utilidades. Aquí, los activos netos promedio mostraron solo un ligero incremento hasta € 0.9 mil millones que se debió primordialmente a un ligero incremento en inventarios promedio y menores provisiones promedio.

En el segmento **Mercedes-Benz Mobility**, el valor agregado fue por un importe de € 0.7 mil millones (2021: € 1.6 miles de millones). El retorno sobre el capital del segmento ascendió a 16.8 % (2021: 22.3%). El comportamiento del retorno sobre el capital refleja principalmente la disminución en las utilidades en € 1.1 miles de millones. Por el contrario, la disminución en el capital total promedio tuvo un ligero efecto positivo sobre el retorno sobre el capital.

B.11
Valor Agregado

En millones de euros	2022	2021	22/21 Cambio
Grupo Mercedes-Benz	**10,236**	18,936	-8,700
Mercedes-Benz Autos	**11,757**	8,523	+3,234
Mercedes-Benz Vanes	**1,791**	1,043	+748
Mercedes-Benz Mobility	**692**	1,634	-942

B.12
Reconciliación con utilidad de operación, neta

En millones de euros	2022	2021	22/21 Cambio
Mercedes-Benz Autos	**16,340**	12,487	+3,853
Mercedes-Benz Vanes	**1,897**	1,143	+754
Mercedes-Benz Mobility	**2,428**	3,493	-1,065
EBIT de los segmentos	**20,665**	17,123	+3,542
Utilidad/pérdida por operaciones discontinuadas[1]	-	12,401	-12,401
Impuesto sobre la renta[2]	**-5,540**	-4,822	-718
Otra reconciliación[2]	**-207**	-1,094	+887
Utilidad de operación neta Grupo Mercedes-Benz	**14,918**	23,608	-8,690

1 Ajustada por ingresos por intereses después de impuestos.
2 Al grado en que no esté asignado a Mercedes-Benz Mobility.

B.13

Activos netos (promedio)

En millones de euros	2022	2021	22/21 Cambio %
Mercedes-Benz Autos	**38,189**	33,031	+16
Mercedes-Benz Vanes	**885**	835	+6
Mercedes-Benz Mobility[1]	**14,466**	15,681	-8
Activos netos de los segmentos	**53,540**	49,547	+8
Negocio de vehículos comerciales de Daimler[2]	**-**	7,625	-100
Inversiones con método de participación en DTHAG[3]	**8,078**	1,095	+638
Otras inversiones con método de participación[4]	**303**	361	-16
Activos y psivos por impuesto sobre la renta[5]	**-3,818**	131	-3,015
Otra reconciliación[5]	**422**	-362	-217
Activos netos del Grupo Mercedes-Benz	**58,525**	58,397	+0

1 Capital.
2 Segmento informado Daimler Trucks & Buses hasta la fecha de la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler. En el cuarto trimestre de 2021, no se han considerado importes para el negocio de vehículos comerciales de Daimler desconsolidado.
3 La inversión en Daimler Truck Holding AG (DTHAG) se contabilizó utilizando el método de participación a partir del cuarto trimestre de 2021.
4 Al grado en que no se asigne a los segmentos.
5 Al grado en que no se asigne a Mercedes-Benz Mobility.

B.14

Activos netos del Grupo Mercedes-Benz al cierre del ejercicio

	Al 31 diciembre		
En millones de euros	**2022**	2021	22/21 Cambio %
Activos intangibles[1]	**15,275**	14,387	+6
Propiedades, plantas y equipo[1]	**26,942**	27,496	-2
Activos en arrendamientos[1]	**14,038**	14,400	-3
Inventarios[1]	**24,906**	20,976	+19
Cuentas por cobrar comerciales[1]	**7,328**	6,875	+7
Menos provisiones para otros riesgos[1]	**-15,179**	-15,097	+1
Menos cuentas por pagar comerciales[1]	**-11,101**	-9,670	+15
Menos otros activos y pasivos[1]	**-12,595**	-14,391	-12
Activos y pasivos por impuesto sobre la renta[1]	**-4,507**	-1,815	+148
Total capital de Mercedes-Benz Mobility	**13,576**	14,448	-6
Grupo Mercedes-Benz	**58,683**	57,609	+2

1 Al grado en que no se asigne a Mercedes-Benz Mobility.

Liquidez y Recursos de Capital

Principios y objetivos de la gestión financiera
La gestión financiera en el Grupo Mercedes-Benz consiste en gestión de estructura de capital, gestión de efectivo y liquidez, gestión de riesgos de precio de mercado (tipos de cambio y tasas de interés) así como gestión de activos de pensiones y gestión de riesgos crediticios y de país. La gestión financiera a nivel mundial se lleva a cabo dentro del marco de requerimientos legales de forma consistente para todas las entidades por parte del Departamento de Tesorería de Grupo Mercedes-Benz. La gestión financiera opera dentro de un marco de lineamientos, límites y puntos de referencia, y a nivel operativo está separada organizacionalmente de otras funciones financieras tales como la liquidación, contraloría financiera, informes y contabilidad.

Gestión de estructura de capital diseña la estructura de capital para el Grupo y sus subsidiarias. Las decisiones respecto a la capitalización de las compañías de movilidad, producción, ventas y financiamiento del Grupo, están basadas en los principios de recursos de capital y liquidez optimizada en relación a costos y optimizada en relación a riesgos.

La **Gestión de liquidez** permite al Grupo cumplir con sus obligaciones de pago en cualquier momento. Para este fin, el Grupo registra los flujos de efectivo de actividades de operación y financieras en un plan renovable. Los requerimientos financieros resultantes están cubiertos mediante el uso de instrumentos adecuados para la gestión de liquidez (por ejemplo, crédito bancario, papel comercial, pagarés); los excedentes de liquidez se invierten en el mercado de dinero o en el mercado de capital considerando las expectativas de retorno y riesgo. Nuestra meta es garantizar el nivel de liquidez considerado necesario a costos óptimos. Además de la liquidez operativa, el Grupo Mercedes-Benz mantiene reservas adicionales de liquidez que están disponibles en el corto plazo. Dichos recursos financieros adicionales incluyen un fondo de cuentas por cobrar del negocio de servicios financieros que están disponibles para la titulización en el mercado de capitales, así como una línea de crédito sindicada. A partir de diciembre de 2021, el Grupo también cuenta con reservas de liquidez en forma de su participación accionaria en Daimler Truck Holding AG, misma que puede venderse en caso de ser necesario.

La **Gestión de efectivo** determina, de forma central, los requerimientos y excedentes de efectivo. A través de procedimientos de centralización de tesorería, la liquidez se concentra centralmente en cuentas de banco del Grupo Mercedes-Benz en diversas divisas. La mayoría de los pagos entre compañías del Grupo se realizan a través de cuentas internas de compensación de fondos, por lo que el número de flujos de efectivo externos se reducen al mínimo. El Grupo Mercedes-Benz ha establecido procesos y sistemas estandarizados para gestionar sus cuentas bancarias y cuentas internas de compensación de fondos y para la ejecución de transacciones de pago automatizadas.

Gestión de riesgos precio de mercado busca minimizar el impacto de fluctuaciones sobre tipos de cambio foráneos y tasas de interés en las utilidades de las divisiones del Grupo. La exposición general del Grupo a estos riesgos precio de mercado es determinada para proporcionar bases para decisiones de cobertura, que incluyen la definición de volúmenes de cobertura y los períodos correspondientes, así como la selección de instrumentos de cobertura. La estrategia de cobertura se especifica a nivel Grupo y se implementa uniformemente en los segmentos. El órgano que toma las decisiones es el Comité de Gestión de Riesgos de Tesorería que se reúne habitualmente.

Gestión de activos de pensión (activos del plan) incluye la inversión de los activos para cubrir las obligaciones de pensiones correspondientes. Los activos del plan se mantienen legalmente separados de los activos del Grupo y se invierten principalmente en fondos; no están disponibles para fines comerciales en general. Los activos del plan se asignan a distintas categorías de inversión tales como valores, valores de interés fijo, inversiones alternas y bienes inmuebles, dependiendo del comportamiento esperado de las obligaciones por pensiones y con la ayuda de un proceso para la optimización de riesgo-retorno. El desempeño de gestión de activos es medido al compararse con índices de referencia definidos. Los riesgos de inversión se limitan a través de lineamientos a nivel Grupo. Adicionalmente, existen regulaciones locales para gestión de riesgos para los activos individuales del plan. En la Nota 23 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados se proporciona mayor información sobre planes de pensión y obligaciones similares.

El volumen de riesgo que está sujeto a **gestión de riesgos crediticios** incluye la totalidad de las posiciones de acreedor de Grupo Mercedes-Benz a nivel mundial con instituciones financieras, emisores de valores y clientes en el negocio de servicios financieros y el negocio automotriz. Los riesgos crediticios con instituciones financieras y emisores de valores surgen principalmente de inversiones ejecutadas como parte de nuestra gestión de liquidez y de la aplicación de instrumentos financieros derivados. La gestión de estos riesgos crediticios principalmente se basa en un sistema interno de límites que refleja la solvencia crediticia de la institución financiera o emisor relevante. El riesgo crediticio con los clientes de nuestro negocio automotriz es el resultado de relaciones con concesionarias contratadas y agencias en general, otros clientes corporativos y clientes al menudeo. En relación con el negocio de exportaciones, a las agencias generales que, de acuerdo con nuestro análisis de solvencia crediticia no son suficientemente solventes, por lo general, se les requiere otorgar garantía tal como garantías bancarias de primera clase. El riesgo crediticio con los clientes finales en el negocio de servicios financieros es gestionado por Mercedes-Benz Mobility con base en el proceso estandarizado de gestión de riesgos. En este proceso, se definen los requerimientos mínimos para el negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento y se estipulan normas para los procesos crediticios así como para la identificación, medición y gestión de riesgos. Los elementos clave para la gestión del riesgo crediticio son evaluaciones apropiadas de solvencia crediticia, respaldadas por métodos estadísticos de clasificación del riesgo, así como por un análisis y monitoreo estructurado de cartera.

La **gestión de riesgo financiero de país** incluye diversos aspectos: el riego de inversiones en subsidiarias y operaciones conjuntas; el riesgo de financiamiento transfronterizo a compañías del Grupo en países de riesgo, y el riesgo por ventas directas a clientes en dichos países. El Grupo Mercedes-Benz cuenta con un sistema de clasificación interno que divide a todos los países en los que opera, en categorías de riesgo. Los riesgos de cuentas por cobrar transfronterizas son parcialmente protegidos mediante el uso de cartas de crédito y garantías bancarias en favor de Mercedes-Benz Group AG y otras compañías del Grupo. Adicionalmente, un comité interno estipula y restringe el nivel de créditos en divisa fuerte otorgados a compañías de Mercedes-Benz Mobility en países de riesgo.

En la Nota 34 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados se proporciona información adicional sobre la gestión de riesgos de precio de mercado, riesgos crediticios y riesgos de liquidez.

Estado de flujos de efectivo condensado.

La tabla B 15 muestra el estado de flujos de efectivo condensado

B.15

Estado de flujos de efectivo condensado[1]

	Grupo Mercedes-Benz		Negocio Industrial		Mercedes-Benz Mobility	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
En millones de euros						
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	**23,182**	23,048	**18,034**	20,344	**5,148**	2,704
Utilidad por operaciones continuadas antes de impuestos (2021: Utilidad por operaciones continuadas y discontinuadas antes de impuestos)	**20,304**	28,775	**17,880**	25,290	**2,424**	3,485
Depreciación y amortización/deterioros	**6,521**	6,980	**6,397**	6,837	**124**	143
Otros ingresos y gastos distintos a efectivo y utilidades/pérdidas por enajenaciones de activos	**-2,286**	-12,198	**-2,546**	-12,315	**260**	117
Variación en activos y pasivos de operación						
Inventarios	**-4,111**	-2,561	**-4,103**	-3,067	**-8**	506
Cuentas por cobrar comerciales y pasivos comerciales	**1,029**	1,694	**921**	1,696	**108**	-2
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**-5,327**	3,879	**2**	-50	**-5,329**	3,929
Vehículos en arrendamientos operativos	**3,810**	1,428	**-995**	-1,615	**4,805**	3,043
Otros activos y pasivos de operación	**358**	-1,261	**-125**	-547	**483**	-714
Dividendos recibidos por inversiones registradas con el método de participación	**1,605**	1,625	**1,605**	1,625	–	–
Impuesto sobre la renta pagado	**-5,009**	-3,812	**-4,137**	-2,361	**-872**	-1,451
Flujo de efectivo proveniente de actividades de operación	**16,894**	24,549	**14,899**	15,493	**1,995**	9,056
Adiciones a propiedades, plantas y equipo y activos intangibles	**-6,899**	-7,320	**-6,838**	-7,181	**-61**	-139
Inversiones en y enajenaciones de participaciones accionarias y otra operaciones comerciales	**2,488**	220	**316**	-34	**2,172**	254
Adquisiciones y ventas de instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**462**	-1,309	**490**	-1,245	**-28**	-64
Amortización de refinanciamiento de negocio de vehículos comerciales Daimler	–	6,853	–	6,853	–	–
Efectivo y equivalentes de efectivo enajenados por la desconsolidación del negocio de vehículos comerciales de Daimler	–	-5,489	–	-5,254	–	-235
Otros	**496**	829	**478**	802	**18**	17
Flujo de efectivo proveniente de actividades de inversión	**-3,453**	-6,226	**-5,554**	-6,059	**2,101**	-167
Variación en pasivos por financiamiento	**-13,344**	-17,200	**-9,110**	-13,455	**-4,234**	-3,745
Dividendos pagados	**-5,669**	-1,810	**-5,550**	-1,775	**-119**	-35
Otras transacciones con accionistas	**-19**	-49	**-19**	-49	–	–
Transacciones de financiamiento y capital interno	–	–	**1,305**	2,746	**-1,305**	-2,746
Flujo de efectivo proveniente de actividades de financiamiento	**-19,032**	-19,059	**-13,374**	-12,533	**-5,658**	-6,526
Efecto de tipos de cambio foráneos en efectivo y equivalentes de efectivo	**88**	870	**89**	789	**-1**	81
Efectivo y equivalentes de efectivo al cierre del período	**17,679**	23,182	**14,094**	18,034	**3,585**	5,148
efectivo y equivalentes de efectivo clasificados como disponibles para la venta al cierre del ejercicio	–	62	–	–	–	62

1 En el estado consolidado de flujos de efectivo, se presentan los flujos de efectivo consolidados provenientes de operaciones continuadas y discontinuadas. Los flujos de efectivo provenientes de operaciones continuadas y discontinuadas se muestran en la Nota 3 de los Estados Financieros Consolidados. En la Nota 3 a los Estados Financieros Consolidados también se incluye una reconciliación de operaciones continuadas y discontinuadas con utilidad/pérdida antes de impuesto sobre la renta.

Flujo de efectivo libre del negocio industrial

El flujo de efectivo libre del negocio industrial se considera un indicador clave del rendimiento para el Grupo Mercedes-Benz. El flujo de efectivo libre del negocio industrial se deriva de los flujos de efectivo informados por actividades de operación y de inversión en la tabla B 16. Los flujos de efectivo por la compra y venta de instrumentos de deuda negociables e inversiones similares incluidos en flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión se deducen, conforme dichos valores se asignan a liquidez y los cambios en los mismos, por lo tanto, no son parte del flujo de efectivo libre del negocio industrial. Por otra parte, los efectos relacionados con el registro y medición de activos de derecho de uso, que resultan de cambios en contabilidad de arrendatario y son, en su mayoría, partidas distintas de efectivo, se incluyen en el flujo de efectivo libre del negocio industrial. Otros ajustes se relacionan con efectos por el financiamiento a los distribuidores propios del Grupo y efectos por depósitos dentro del Grupo. Adicionalmente, el cálculo del flujo de efectivo libre incluye flujos de efectivo que se muestran en efectivo utilizado para actividades de financiamiento en relación con la adquisición o venta de acciones en subsidiarias sin pérdida de control.

En 2022, el flujo de efectivo libre del negocio industrial fue por un importe de € 8.1 miles de millones y, por lo tanto, se encontró al nivel de la cifra del año anterior de € 7.9 miles de millones. El ligero incremento en el flujo de efectivo libre del negocio industrial por € 0.2 mil millones hasta € 8.1 miles de millones estuvo influenciado por una mejora importante en comparación con el ejercicio anterior por operaciones continuadas antes de impuestos. Las entradas de efectivo por la reestructuración de las actividades de ventas en Canadá por un importe de € 0.6 mil millones y la venta de distribuidoras en diversos países por un importe de € 0.4 mil millones tuvieron un impacto positivo, mientras que una salida de efectivo por un importe de € 0.4 mil millones por la inversión en Automotive Cells Company SE tuvo un efecto contrario (2021: entrada de efectivo por un importe de € 0.3 mil millones por la venta de cellcentric). Durante el ejercicio anterior, el flujo de efectivo libre estuvo impactado por mayores pagos por €0.8 mil millones que resultaron primordialmente de la resolución de reclamos civiles y ambientales interpuestos por diversas autoridades de EE. UU durante 2020 en relación con sistemas de control de emisiones utilizados en ciertos vehículos diésel.

Resultaron efectos negativos también por el comportamiento del capital de trabajo, principalmente debido al incremento en niveles de inventarios como resultado de mayores inventarios en el curso de entrega. Además, incrementó el impuesto sobre la renta en comparación con el ejercicio anterior, debido a la importante mejora en la utilidad por operaciones continuadas en el ejercicio del informe. También la mayor inversión en gastos de capital en propiedades, plantas y equipo y activos intangibles afectó al flujo de efectivo libre del negocio industrial de forma negativa.

B.16

Flujo de efectivo libre del negocio industrial

En millones de euros	2022	2021	22/21 Cambio
Efectivo proveniente de actividades de operación[1]	**14,899**	15,493	-594
Efectivo utilizado para actividades de inversión[1]	**-5,554**	-6,059	+505
Variación en instrumentos de deuda negociables e inversiones similares[1]	**-490**	1,245	-1,735
Activos de derecho de uso[1]	**-696**	-495	-201
Amortización de financiamiento del negocio de vehículos comerciales Daimler	**-**	-6,853	+6,853
Efectivo y equivalentes de efectivo enajenados en la desconsolidación del negocio de vehículos comerciales de Daimler	**-**	5,254	-5,254
Otros ajustes[2]	**-31**	-705	+674
Flujo de efectivo libre del negocio industrial, ajustado	**8,128**	7,880	+248
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	**878**	1,661	-783
Medidas de reestructuración	**374**	615	-241
Transacciones M&A	**-86**	-31	-55
Flujo de efectivo libre del negocio industrial, ajustado	**9,294**	10,125	-831

1 Para 2021, se presentan los flujos de efectivo consolidados provenientes de operaciones continuadas y discontinuadas.
2 Para 2021, el flujo de efectivo libre del negocio industrial se ajusta en € 0.7 mil millones por el flujo de efectivo libre de la escisión del negocio de vehículos comerciales de Daimler.

En aras de una mayor transparencia en los informes sobre el negocio en curso, también calculamos e informamos un **flujo de efectivo libre ajustado del negocio industrial** en la tabla B.16. Los ajustes por procedimientos legales incluyen pagos por los segmentos automotrices en relación con procedimientos gubernamentales y legales en curso y medidas relacionadas tomadas con respecto a los vehículos diésel Mercedes-Benz. Los ajustes por medidas de reestructuración incluyen los pagos realizados en relación con el programa de optimización de costos de personal en el período de informe. Los ajustes por transacciones de fusiones y adquisiciones (M&A) incluyen entradas de efectivo por la reestructuración de actividades minoristas en Canadá y la salida de efectivo por la inversión en Automotive Cells Company SE (2021: venta de cellcentric). El flujo de efectivo libre ajustado del negocio industrial fue por un importe total de € 9.3 miles de millones (2021: € 10.1 miles de millones).

Flujo de efectivo libre del Grupo Mercedes-Benz

En 2022, el **flujo de efectivo libre del Grupo Mercedes-Benz** resultó en una entrada de efectivo de € 12.8 miles de millones (2021: € 16.9 miles de millones). Además de los efectos del flujo de efectivo libre del negocio industrial, el flujo de efectivo libre del Grupo Mercedes-Benz se ve principalmente afectado por los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento de Mercedes-Benz Mobility.

Flujo de efectivo proveniente de actividades de financiamiento del Grupo Mercedes-Benz

En el ejercicio del informe, el **flujo de efectivo proveniente de actividades de financiamiento** (table B 15) resultó en una salida de efectiva por € 19..0 miles de millones (2021: € 19.1 miles de millones). El incremento en comparación con el año anterior se debe al menor incremento neto en pasivos por financiamiento debido a la situación positiva de liquidez y fue totalmente compensado por el mayor pago de dividendos a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG. El efectivo y equivalentes de efectivo disminuyeron en € 5.5 miles de millones en comparación con el 31 de diciembre de 2021, después de tomar en consideración los efectos del tipo de cambio. La liquidez total, que también incluye instrumentos de deuda negociables e inversiones similares, disminuyó en € 6.0 miles de millones hasta € 24.7 miles de millones.

CFBIT y tasa de conversión de efectivo de los segmentos automotrices

De igual forma en que se calculan con base en los flujos de efectivo informados de las actividades de operación e inversión, el **flujo de efectivo libre del negocio industrial** también se pueden calcular con base en los flujos de efectivo antes de intereses e impuestos (CFBIT) de los segmentos automotrices. La reconciliación de CFBIT de los segmentos automotrices con el flujo de efectivo libre del negocio industrial también incluye pagos de intereses e impuestos del negocio industrial. Las otras partidas de reconciliación incluyen, además de las partidas atribuibles al negocio industrial pero de las que los segmentos automotrices no son responsables. La tabla B. 17 muestra la reconciliación de CFBIT de los segmentos automotrices con el flujo de efectivo libre del negocio industrial.

B.17

Reconciliación de CFBIT a flujo de efectivo libre del negocio industrial

	2022	2021
En millones de euros		
CFBIT Mercedes-Benz Autos	**10,718**	9,344
CFBIT Mercedes-Benz Vanes	**1,731**	826
Impuesto sobre la renta pagado/reembolsado	**-4,137**	-1,870
Intereses pagados/recibidos	**-255**	-164
Otras partidas de reconciliación	**71**	-256
Flujo de efectivo libre del negocio industrial	**8,128**	7,880

El **CFBIT de los segmentos automotrices** se deriva de la EBIT y el cambio en los activos netos e incluye también adiciones a los activos de derecho de uso. La tabla B. 18 muestra la composición del CFBIT de Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes. El renglón "Otros" incluye primordialmente impactos distintos a efectivo en utilidades por la inversión en capital resultante de Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) y los ajustes descritos en las transacciones M&A, así como pagos por cuentas por pagar y provisiones registradas en ejercicios anteriores. Efectos contrarios incluyen dividendos recibidos de BBAC.

B.18

CFBIT

	Mercedes-Benz Autos		Mercedes-Benz Vanes	
	2022	2021	**2022**	2021
En millones de euros				
EBIT	**16,340**	12,487	**1,897**	1,143
Cambio en capital de trabajo	**-2,936**	-684	**-167**	-20
Inversiones financieras netas	**208**	-125	**54**	7
Inversiones netas en propiedades, plantas y equipo y activos intangibles	**-6,715**	-5,873	**-364**	-222
Depreciación y amortización / deterioros	**5,943**	5,695	**452**	485
Otros	**-2,122**	-2,156	**-141**	-567
CFBIT	**10,718**	9,344	**1,731**	826

La tabla B. 19 muestra la reconciliación del CFBIT **CFBIT ajustado** y la **tasa ajustada de conversión de efectivo**. Mercedes-Benz Autos logró una tasa ajustada de conversión de efectivo de 0.7 (2021: 0.8) y Mercedes-Benz Vanes una tasa ajustada de conversión de efectivo de 1.1 (2021: 1.3).

B.19

Reconciliación a CFBIT ajustado

	Mercedes-Benz Autos		Mercedes-Benz Vanes	
	2022	2021	**2022**	2021
En millones de euros				
CFBIT	**10,718**	9,344	**1,731**	826
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	**549**	956	**335**	702
Medidas de reestructuración	**321**	504	**17**	53
Transacciones M&A	**-175**	-90	**-43**	-
CFBIT ajustado	**11,413**	10,714	**2,040**	1,581
EBIT ajustado	**16,245**	12,689	**1,927**	1,229
Tasa de conversión ajustada de efectivo[1]	**0.7**	0.8	**1.1**	1.3

1 Tasa ajustada de conversión de efectivo es la razón de CFBIT ajustado a EBIT ajustado.

Liquidez neta y deuda neta

Tal como muestra la tabla B 20, la **liquidez neta del negocio industrial** se calcula como el importe total tal como se muestra en el estado de situación financiera; de efectivo, equivalentes de efectivo y valores de deuda negociables e inversiones similares incluidos en gestión de la liquidez, menos los importes nominales de pasivos por financiamiento con coberturas de divisas.

Al grado en que el refinanciamiento interno del Grupo del negocio de servicios financieros es proporcionado por las compañías del negocio industrial, este importe se deduce en el cálculo de la deuda neta del negocio industrial.

En comparación con el 31 de diciembre de 2021, la liquidez neta del negocio industrial incrementó en € 5.6 miles de millones hasta € 26.6 miles de millones. El incremento se debe principalmente al flujo de efectivo libre positivo del negocio industrial y a efectos positivos del tipo de cambio, que fueron parcialmente compensados por el pago de dividendo efectuado a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG.

B.20

Liquidez neta del negocio Industrial

In millions of euros	31 Dic. 2022	31 Dic. 2021	22/21 Cambio
Efectivo y equivalentes de efectivo	**14,094**	18,034	-3,940
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**6,083**	6,591	-508
Liquidez	**20,177**	24,625	-4,448
Pasivos por financiamiento	**7,549**	-3,877	+11,426
Pasivos por refinanciación de concesionarios internos	**-42**	-36	-6
Valoración de mercado y coberturas de divisas para pasivos de financiación	**-1,047**	293	-1,340
Pasivos por financiemiento (Nominales)	**6,460**	-3,620	+10,080
Liquidez neta	**26,637**	21,005	+5,632

La **deuda neta** a nivel Grupo, que resulta primordialmente por el refinanciamiento de los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento, disminuyó en comparación con el 31 de diciembre de 2021 en € 6.7 miles de millones hasta € 88.1 miles de millones. La derivación de la deuda neta se muestra en la tabla B 21.

B.21

Deuda neta del Grupo Mercedes-Benz

En millones de euros	31 Dic. 2022	31 Dic. 2021	22/21 Cambio
Efectivo y equivalentes de efectivo	**17,679**	23,182	-5,503
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**7,060**	7,579	-519
Liquidez	**24,739**	30,761	-6,022
Pasivos por financiamiento	**-111,837**	-125,905	+14,068
Valuación de mercado y coberturas de divisad para pasivos por financiamiento	**-1,048**	327	-1,375
Pasivos por financiamiento (nominales)	**-112,885**	-125,578	+12,693
Deuda neta	**-88,146**	-94,817	+6,671

Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras

Al 31 de diciembre de 2022, la mejor estimación de posibles obligaciones por pasivos contingentes era por € 4.1 miles de millones (2021: € 2.7 miles de millones).

En el contexto de las operaciones comerciales ordinarias, el Grupo también ha celebrado **otras obligaciones financieras** además de los pasivos que se muestran en el Estado Consolidado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2022. Estas obligaciones financieras resultan de compromisos contractuales de adquisición de activos intangibles, propiedades, plantas y equipo y propiedad en arrendamiento, y compromisos de crédito irrevocables.

La Nota 32 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados ofrece información detallada sobre pasivos contingentes y otras obligaciones financieras.

Refinanciamiento

Los fondos obtenidos por el Grupo Mercedes-Benz en el año 2022 se utilizaron primordialmente para el refinanciamiento de los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento. Para este fin, el Grupo Mercedes-Benz utilizó una amplia gama de diversos instrumentos de financiamiento en diversas divisas y mercados. Estos incluyen préstamos bancarios, papel comercial en el mercado de dinero, bonos con vencimientos a mediano y largo plazo, préstamos garantizados por pagarés, depósitos de clientes en el Mercedes-Benz Bank, y la titulización de cuentas por cobrar comerciales en el negocio de servicios financieros (valores respaldados por activos).

Existen diversos programas de emisión para la obtención de fondos a plazos mayores en el mercado de capitales. Estos incluyen el programa Euro Medium Term Note (EMTN) con un volumen total de € 70 miles de millones, con el que Mercedes-Benz Group AG y varias subsidiarias pueden emitir **bonos** en diversas divisas. Existen otros programas locales de mercados de capitales, que son mucho menores que el programa EMTN. Los programas de mercados de capitales permiten acceso flexible y repetido a los mercados de capitales.

La situación en los mercados de bonos estuvo muy influenciada por factores como los incrementos en la tasa de interés e inflación, suministro de energía en Europa, COVID 19 y limitaciones en la cadena de suministro. Las medidas de apoyo implementadas por gobiernos y bancos centrales significaron que las primas de riesgo para compañías con calificaciones crediticias de grado inversión continuaron, en gran medida, estando a un nivel moderado durante el año.

Durante el año del informe, el Grupo cubrió sus requerimientos de refinanciamiento a través de la emisión de bonos y otros medios. Tal como se observa en la tabla B 22, estos incluyen la llamada emisión de referencia (bonos con altos volúmenes nominales) por parte de Mercedes-Benz North America LLC en el área del dólar de EE. UU y Mercedes-Benz Finance Canada, Inc.

En el mercado chino, Mercedes-Benz International Finance B.V. colocó tres bonos llamados PANDA con un volumen total de CNY 6.5 miles de millones. Además se emitió un gran número de bonos menores en diversas divisas y mercados.

El Grupo Mercedes-Benz también emitió pequeños volúmenes de **papel comercial** en 2022.

En el año del informe, se emitieron **valores respaldados por activos** (ABS, por sus siglas en inglés) en Alemania, Canadá, Australia y Japón. En China se llevaron a cabo transacciones ABS por un volumen total de CNY 24 miles de millones. En Gran Bretaña se colocó otra transacción con un volumen de GBP 1 miles de millones. En los Estados Unidos, se extendió la línea de crédito respaldad por activos con un volumen de USD 4 miles de millones, y también se colocó una transacción ABS adicional por USD 1.5 miles de millones.

El **crédito bancario** fue otra fuente importante de refinanciamiento en 2022. Los préstamos fueron proporcionados por bancos activos a nivel mundial así como por bancos que operan a nivel nacional. Los acreedores también incluyeron bancos supranacionales tales como el European Investment Bank.

Adicionalmente, desde julio de 2018, el Grupo Mercedes-Benz ha tenido a su disposición una **línea de crédito** sindicada con un volumen de € 11 miles de millones, que fue convertido a un préstamo relacionado con la sustentabilidad en Octubre de 2022. La línea de crédito no había sido utilizada al 31 de diciembre de 2022.

Los valores en libros de los principales instrumentos de refinanciamiento y el promedio ponderado de tasas de interés se muestran en la tabla B. 23. Al 31 de diciembre de 2022, estos se denominan principalmente en las siguientes divisas: 46% en euros, 23% en dólares de EE. UU., y 15% en renminbi chino.

Al 31 de diciembre de 2022, el total de pasivos por financiamiento que se muestran en el estado consolidado de situación financiera fue por un total de €111.8 miles de millones (2021: € 125.8 miles de millones).

Las Notas 25 y 34 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados ofrecen información detallada sobre los importes y términos de las principales partidas de pasivos por financiamiento. La Nota 34 también ofrece información sobre los vencimientos de los otros pasivos por financiamiento.

B.22

Emisiones de referencia

Emisor	Volumen	Mes de emisión	Vencimiento
Mercedes-Benz Finance Canada Inc.	USD 750 millones	11.2022	02.2027
Mercedes-Benz Finance North America LLC	USD 850 millones	11.2022	11.2024
Mercedes-Benz Finance North America LLC	USD 650 millones	11.2022	11.2025
Mercedes-Benz Finance North America LLC	USD 500 millones	11.2022	11.2027

B.23

Instrumentos de refinanciamiento

	Tasas de interés promedio		Valores en libros	
	31 dic. 2022	31 dic. 2021	31 dic. 2022	31 dic. 2021
	En %		En millones de euros	
Pagarés/bonos y pasivos por transacciones ABS	2.53	1.56	**70,984**	84,769
Pasivos ante instituciones financieras	3.03	2.54	**24,738**	23,997
Depósitos en el negocio de banca directa	0.91	0.25	**10,538**	13,591

Calificaciones crediticias

Mercedes-Benz Group AG tuvo calificaciones A con las cinco agencias al cierre del ejercicio 2022. Las calificaciones crediticias para Mercedes-Benz Group y sus compañías financieras permanecieron sin cambio durante 2022. La tabla B 24 ofrece una perspectiva general de las calificaciones crediticias.

Al cierre del ejercicio fiscal, S&P Global Ratings, Fitch Ratings y Scope Ratings cambiaron sus perspectivas para la calificación crediticia a largo plazo de estable a positiva.

B.24

Calificaciones crediticias

	Fin 2022	Fin 2021
Calificación crediticia largo plazo		
S&P	**A-**	A-
Moody's	**A2**[1]	A3
Fitch	**A-**	A-
Scope	**A**	A
DBRS	**A (baja)**	A (baja)
Calificación crediticia corto plazo		
S&P	**A-2**	A-2
Moody's	**P-1**[1]	P-2
Fitch	**F1**	F1
Scope	**S-1**	S-1
DBRS	**R-1 (baja)**	R-1 (baja)

1 Desde el 24 de febrero de 2023

El 24 de octubre de 2022, **Fitch Ratings** (Fitch) mejoró sus perspectivas para Mercedes-Benz Group AG de estable a positiva y, al mismo tiempo, confirmó las calificaciones de corto plazo y largo plazo en A- y F-1. Fitch justificó esto con la expectativa de que la rentabilidad y el flujo de efectivo libre de Mercedes-Benz Group AG mejorará de forma estructural. Esto debe hacer que el Grupo sea más resiliente en general a todos los sucesos macroeconómicos negativos y una demanda más débil, de acuerdo con Fitch.

S&P Global Ratings (S&P) cambió su perspectiva para la calificación a largo plazo de estable a positiva el 16 de noviembre de 2022. Al mismo tiempo, confirmó las calificaciones de largo plazo A- y corto plazo A-2 de Mercedes-Benz Group AG y sus subsidiarias incluidas en la calificación. S&P cree que el enfoque del Grupo en la reducción de costos y la optimización de la cartera modelo podrían ayudar a mitigar el impacto financiero de incertidumbres emergentes, tales como una desaceleración en la demanda de automóviles, una sólida inflación en el costo de insumos, y posibles paros en la producción debido a déficits de componentes o suministro de energía en el período de 2023-2024.

El 23 de diciembre de 2022, **Scope Ratings** (Scope) elevó las perspectivas para Mercedes-Benz Group AG de estables a positivas y, al mismo tiempo, confirmó las calificaciones de largo plazo y corto plazo en A y S-1. Scope justificó esto con la expectativa de que la rentabilidad del Grupo en 2023 mejorará de forma estructural y mostrará una sólida resiliencia a pesar del ambiente de mercado en deterioro y la presión inflacionaria.

El 24 de febrero de 2023, **Moody's Investors Service** (Moody's) mejoró su clasificación a largo plazo para Mercedes-Benz Group AG de A3 a A2 con perspectivas estables. Al mismo tiempo, Moody's subió su clasificación a corto plazo de P-2 a P-1. Con esta mejora, Moody's reconoce la trayectoria récord de mejores márgenes de Mercedes-Benz Group AG durante los últimos dos años, la estrategia de la compañía para enfocarse en un vehículos premium y de lujo con mayor margen transformando al mismo tiempo su cartera de productos a vehículos totalmente eléctricos y su menor deuda financiera.

Situación Financiera

En € 260.0 miles de millones, el **total del balance general** del Grupo se encontró al mismo nivel del ejercicio anterior (2021: € 259.8 miles de millones); los efectos del tipo de cambio fueron por un total de € 0.9 mil millones.

La tabla B. 25 muestra el estado condensado de situación financiera para el Grupo así como para el negocio industrial y Mercedes-Benz Mobility.

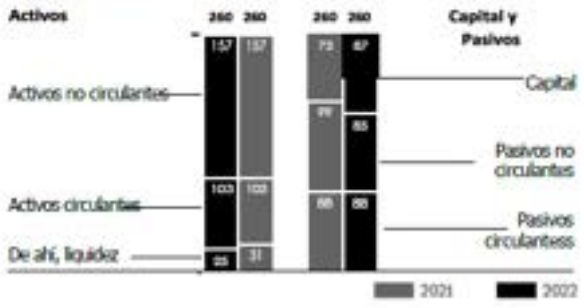
B.25
Estado condensado de situación financiera

	Grupo Mercedes-Benz		Negocio Industrial		Mercedes-Benz Mobility	
	Al 31 diciembre		Al 31 diciembre		Al 31 diciembre	
En millones de euros	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021
Activos						
Activos intangibles	**15,869**	15,005	**15,275**	14,386	**594**	619
Propiedades, plantas y equipo	**27,250**	27,859	**26,942**	27,497	**308**	362
Equipo en arrendamientos operativos	**41,552**	44,471	**14,038**	14,400	**27,514**	30,071
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**85,549**	80,625	**-66**	-83	**85,615**	80,708
Inversiones registradas con el método de participación	**13,530**	13,588	**13,259**	13,117	**271**	471
Inventarios	**25,621**	21,466	**24,906**	20,976	**715**	490
Cuentas por cobrar comerciales	**8,100**	7,673	**7,328**	6,875	**772**	798
Efectivo y equivalentes de efectivo	**17,679**	23,120	**14,094**	18,034	**3,585**	5,086
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**7,060**	7,579	**6,083**	6,591	**977**	988
circulantes	**6,237**	6,706	**5,970**	6,289	**267**	417
no circulantes	**823**	873	**113**	302	**710**	571
Otros activos financieros	**7,931**	6,260	**-5,140**	-8,207	**13,071**	14,467
Otros activos	**9,874**	9,043	**772**	-152	**9,102**	9,195
Activos disponibles para la venta	**-**	3,142	**-**	201	**-**	2,941
Total activos	**260,015**	259,831	**117,491**	113,635	**142,524**	146,196
Capital y pasivos						
Capital	**86,540**	73,167	**72,964**	58,719	**13,576**	14,448
Provisiones	**17,044**	21,321	**16,211**	20,385	**833**	936
Pasivos por financiamiento	**111,837**	125,843	**-7,549**	3,877	**119,386**	121,966
circulantes	**49,786**	52,300	**-20,668**	-17,893	**70,454**	70,193
no circulantes	**62,051**	73,543	**13,119**	21,770	**48,932**	51,773
Cuentas por pagar comerciales	**12,204**	10,655	**11,101**	9,670	**1,103**	985
Otros pasivos financieros	**7,928**	7,805	**5,128**	5,089	**2,800**	2,716
Pasivos por reembolsos y contractuales	**10,554**	9,909	**10,234**	9,567	**320**	342
Otros pasivos	**13,908**	10,962	**9,402**	6,282	**4,506**	4,680
Pasivos disponibles para la venta	**-**	169	**-**	46	**-**	123
Total capital y pasivos	**260,015**	259,831	**117,491**	113,635	**142,524**	146,196

B.26

Estructura del Balance General del Grupo Mercedes-Benz

En miles de millones de euros



Los **activos circulantes** representan 40% del total del balance general, lo cual se encuentra al mismo nivel del año anterior. Los **pasivos circulantes** representan 34% del total de capital y pasivos, lo cual se encuentra al mismo nivel del año anterior.

El gráfico B. 26 muestra la estructura del balance general por vencimiento.

Antes de las eliminaciones entre segmentos, Mercedes-Benz Movilidad representaba € 142.5 miles de millones (2021: € 146.2 miles de millones) del total del balance general. Durante el período de referencia, todas las eliminaciones intragrupo entre el negocio industrial y Mercedes-Benz Mobility en relación con el balance general se asignaron al negocio industrial. El tamaño declarado del negocio industrial se determina generalmente restando el total del balance general no consolidado de Mercedes-Benz Mobility del total del balance general consolidado del Grupo. En consecuencia, los asuntos internos del Grupo relativos a la relación entre el negocio industrial y Mercedes-Benz Mobility se asignan generalmente a Mercedes-Benz Mobility y se incluyen en su balance general. Este método de presentación reduce el balance general total del negocio industrial. Al mismo tiempo, esto significa que la parte del balance general total de Mercedes-Benz Mobility en el Estado Consolidado de Situación Financiera es mayor de lo que sería el caso si Mercedes-Benz Mobility se presentara sobre una base consolidada.

Activos

Los **activos intangibles** por € 15.9 miles de millones (2021: € 15.0 miles de millones) incluyen especialmente € 13.5 miles de millones de costos de desarrollo capitalizados (2021: € 12.7 miles de millones). De los costos de desarrollo, una parte por un importe de € 12.7 miles de millones (2021: € 11.9 miles de millones) fue atribuible al segmento Mercedes-Benz Autos y € 0.8 mil millones (2021: € 0.8 mil millones) al segmento Mercedes-Benz Vanes. Los cosos de desarrollo capitalizados en el año del informe fueron por un total de € 2.9 miles de millones (2021: € 2.4 miles de millones) y representan el 34 % (2021: 27 %) del gasto total en investigación y desarrollo del Grupo.

Las **propiedades, plantas y equipo** disminuyeran hasta € 27.3 miles de millones (2021: € 27.9 miles de millones); en parte, debido al ajuste y realineación de capacidades dentro de la red de producción mundial. En 2022, € 3.5 miles de millones (2021: € 4.6 miles de millones) se invirtieron a nivel mundial, específicamente en nuestros sitios de producción y ensamble para productos innovadores y nuevas tecnologías, así como para la modernización de la red de producción mundial. Las inversiones en propiedades, plantas y equipo en los sitios en Alemania fueron por un importe de € 2.3 miles de millones (2021: € 2.8 miles de millones).

El **equipo en arrendamientos operativos** y **Cuentas por cobrar por servicios financieros** incrementaron hasta un total de € 127.1 miles de millones (2021: € 125.1 miles de millones). El incremento ajustado por efectos de conversión de divisas fue por € 1.1 miles de millones. En 49 %, los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento como proporción del total de activos fue ligeramente superior al nivel del año anterior del 48 %.

Las **inversiones registradas con el método de participación** disminuyeron hasta € 13.5 miles de millones (2021: € 13.6 miles de millones). Las inversiones registradas utilizando el método de participación incluyen, específicamente, los valores en libros de nuestras inversiones en Daimler Truck Holding AG y Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Los **inventarios** incrementaron de manera importante desde € 21.5 miles de millones hasta € 25.6 miles de millones como resultado de mayores existencias marcadas para entrega. Como resultado de esto, la participación de activos totales del 10 % es mayor que el nivel del ejercicio anterior del 8 %. El incremento está relacionado específicamente con productos terminados, refacciones y productos disponibles para reventa en € 4.2 miles de millones.

En € 8.1 miles de millones, las **cuentas por cobrar comerciales** fueron más altas que la cifra del año anterior de € 7.7 miles de millones.

En comparación con el 31 de diciembre de 2021, el **efectivo y equivalentes de efectivo** disminuyeron en € 5.4 miles de millones hasta € 17.7 miles de millones. La disminución se debió principalmente al menor refinanciamiento neto y al pago de dividendos a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG en el segundo trimestre.

Los **títulos de deuda negociables e inversiones similares** disminuyeron en comparación con el 31 de diciembre de 2021 desde € 7.6 miles de millones hasta € 7.1 miles de millones como parte de la gestión de la liquidez. Estos activos incluyeron valores de deuda que se asignan a liquidez, la mayoría de los cuales se negocian en mercados activos. Estos generalmente tienen una calificación externa de A o superior.

Los **otros activos financieros** por un importe de € 7.9 miles de millones se encontraron por encima del nivel del año anterior de € 6.3 miles de millones. Estos consisten primordialmente de instrumentos financieros derivados, instrumentos de capital e instrumentos de deuda, acciones en subsidiarias no consolidadas y otras cuentas por cobrar a terceros. El incremento se debió principalmente a los mayores valores de mercado positivos de instrumentos financieros derivados.

Los **otros activos** por un importe de € 9.9 miles de millones (2021: € 9.0 miles de millones) incluyen especialmente impuestos diferidos y reclamos de reembolsos de impuestos.

En 2022, después de la enajenación de partes del negocio de servicios financieros y otras actividades restantes del ejercicio anterior, el Grupo ya no informa **activos disponibles para la venta** ni **pasivos disponibles para la venta** en relación con el negocio de vehículos comerciales al 31 de diciembre de 2022.

Capital y pasivos

El **capital del Grupo** incrementó en comparación con el 31 de diciembre de 2021, desde € 73.2 miles de millones hasta € 86.5 miles de millones, principalmente como resultado del comportamiento positivo de las utilidades. El incremento en el capital también resultó de la utilidad por un importe de € 2.3 miles de millones registrada directamente en capital, en relación con las obligaciones de pensiones y la utilidad por € 1.7 miles de millones registrada directamente en capital por la valuación de instrumentos financieros derivados después de impuestos. Resultaron efectos contrarios por el pago de dividendos por un importe de € 5.3 miles de millones a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG. El capital atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG incrementó, de conformidad, hasta € 85.4 miles de millones (2021: € 72.0 miles de millones).

Mientras que el **total del balance general** permaneció al mismo nivel del año anterior, el capital incrementó en 18 % en comparación con el año anterior. Por lo tanto, la **relación capital-activos** del Grupo de 31.1 % fue muy superior al nivel del cierre del ejercicio fiscal 2021 (26.1 %); la relación capital-activos para el negocio industrial fue del 57.4 % (2021: 47.0 %). Es necesario considerar que las relaciones capital-activos a fines de 2021 y 2022 están ajustadas en relación con los pagos de dividendos pagados y propuestos.

Las **Provisiones** disminuyeron de forma importante hasta € 17.0 miles de millones (2021:€ 21.3 miles de millones), en 7 %, estas fueron también inferiores al nivel del año anterior del 8 % del total del balance general.

La disminución fue especialmente pronunciada en el caso de provisiones para pensiones y obligaciones similares, que disminuyeron desde € 5.4 miles de millones hasta € 1.0 miles de millones, principalmente debido al importe incremento en la tasa de descuento. El estatus de financiamiento al 31 de diciembre de 2022 fue de aproximadamente el 100 %.

Las provisiones también están relacionadas con garantías de producto por € 6.6 miles de millones (2021: € 6.8 miles de millones), con costos sociales y de personal de € 4.6 miles de millones (2021: € 4.6 miles de millones) y riesgos de litigio y responsabilidad y procedimientos regulatorios por € 2.8 miles de millones (2021: €2.6 miles de millones), así como provisiones para otros riesgos por € 2.1 miles de millones (2021: € 1.9 miles de millones).

Los **Pasivos por financiamiento** por € 111.8 miles de millones fueron muy inferiores al importe de € 125.8 miles de millones del año anterior. La disminución se debió al menor refinanciamiento neto como resultado de la situación positiva de flujos de efectivo. Los pasivos por financiamiento se desglosan en un 48 % en bonos, un 22 % en pasivos con instituciones financieras, un 15 % en pasivos por transiciones de ABS y un 9 % en depósitos en el negocio bancario directo. La disminución en los depósitos por el negocio de la banca directa está relacionada con la discontinuación del negocio de depósitos minoristas para 2024. Los pasivos por financiamiento disponibles a 31 de diciembre de 2022 se refieren principalmente a las necesidades de refinanciamiento del negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento.

Las **cuentas por pagar comerciales** incrementaron en comparación con el 31 de diciembre de 2021, desde € 10.7 miles de millones hasta € 12.2 miles de millones, en parte debido a mayores costos. Las cuentas por cobrar comerciales del segmento Mercedes-Benz Autos incrementaron en € 1.2 miles de millones.

Otros **pasivos financieros** fueron por un importe de € 7.9 miles de millones (2021: € 7.8 miles de millones). Estos incluyen principalmente pasivos por garantías de valor residual, por contabilidad de nóminas, por instrumentos financieros derivados, depósitos recibidos y pasivos por intereses devengados sobre pasivos por financiamiento.

Los **pasivos por reembolsos y contractuales** por un importe de € 10.6 miles de millones fueron mayores a los € 9.9 miles de millones del ejercicio anterior. Estos incluyen, especialmente, ingresos diferidos por contratos de servicio y mantenimiento y garantías extendidas, así como obligaciones por transacciones de venta que se encuentran dentro del alcance de la NIIF 15.

Otros pasivos por un importe de € 13.9 miles de millones (2021: € 11.0 miles de millones) incluyen primordialmente impuestos diferidos, pasivos fiscales y gastos pagados por anticipado. El incremento se debió principalmente al resultado de mayores impuestos diferidos.

El Estado Consolidad de Situación Financiera tabla D. 03, el Estado Consolidado de Variaciones en el Capital, tabla D. 05 y en las notas relacionadas de las Notas a los Estados Financieros Consolidados proporcionan mayor información sobre los activos presentados en el estado de situación financiera y sobre el capital y los pasivos del Grupo.

Activos netos

La Tabla B. 27 muestra la derivación de activos netos para el segmento Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes. Estos están relacionados con los activos y pasivos de operación por los que son responsables los segmentos automotrices.

B.27
Derivación de activos netos de los segmentos automotrices

	Mercedes-Benz Autos		Mercedes-Benz Vanes	
	Al 31, diciembre		Al 31, diciembre	
	2022	2021	**2022**	2021
En millones de euros				
Activos intangibles	**13,988**	13,088	**1,276**	1,286
Propiedades, plantas y equipo	**25,010**	25,566	**1,936**	1,951
Inventarios	**22,419**	18,790	**2,558**	2,300
Cuentas por cobrar comerciales	**6,083**	5,880	**1,244**	1,016
Otros activos del segmento	**24,408**	23,171	**3,022**	2,865
Activos del segmento	**91,908**	86,495	**10,036**	9,418
Cuentas por pagar comerciales	**9,838**	8,648	**1,259**	952
Otros pasivos del segmento	**42,126**	42,882	**7,766**	7,717
Pasivos del segmento	**51,964**	51,530	**9,025**	8,669
Activos netos	**39,944**	34,965	**1,011**	749

Mercedes-Benz Group AG

Versión condensada de conformidad con el Código de Comercio de Alemania(HGB)

Además del informe sobre el Grupo Mercedes-Benz, en esta sección también describimos el desempeño de Mercedes-Benz Group AG durante el ejercicio fiscal 2022.

Mercedes-Benz Group AG es la compañía matriz del Grupo Mercedes-Benz y tiene su sede en Stuttgart. En el curso de la escisión y transferencia de activos durante el ejercicio fiscal anterior, en relación con grandes partes del negocio de vehículos comerciales de Daimler (Project Focus), se resolvió cambiar el nombre de Daimler AG a Mercedes-Benz Group AG. Este cambio de nombre fue registrado ante el registro comercial el 1 de febrero de 2022.

Mercedes-Benz Group AG está estrechamente vinculado a Mercedes-Benz AG y funciona como una entidad empresarial operativa que define la estrategia del Grupo. También toma decisiones estratégicas para las operaciones comerciales y, como compañía matriz del Grupo, garantiza la eficacia de las funciones organizacionales, legales y de cumplimiento en todo el Grupo.

Los Estados Financieros Anuales de Mercedes-Benz Group AG se elaboran de acuerdo con el Código de Comercio de Alemania (HGB) y con la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Los Estados Financieros Consolidados se preparan de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), tal como han sido adoptadas por la Unión Europea (UE). Esto da lugar a algunas diferencias en cuanto a los métodos de registro y valuación, principalmente en relación con las provisiones, los instrumentos financieros, el negocio de arrendamiento y los impuestos diferidos.

Para Mercedes-Benz Group AG, la utilidad o pérdida neta es el principal indicador de rendimiento.

Rentabilidad

La utilidad neta fue por un total de € 8.9 miles de millones (2021: € 9.5 miles de millones) y, por lo tanto, fue inferior al rango esperado en el capítulo de Perspectivas del año anterior. Esto se debió principalmente a que los ingresos financieros fueron menores a lo que se esperaba en el capítulo de Perspectivas del ejercicio anterior.

La **rentabilidad** de Mercedes-Benz Group AG en el ejercicio fiscal 2022 se caracterizó por un gasto por impuesto sobre la renta mucho mayor. Existió un efecto contrario por una mejor utilidad de operación y mayores ingresos financieros.

Mercedes-Benz Group AG generó **ingresos por ventas** por un valor de € 1.4 miles de millones, principalmente por la prestación de servicios a compañías del Grupo (2021: € 1.5 miles de millones).

El **costo de ventas** fue por un total de €1.4 miles de millones (2021: € 1.5 miles de millones) y comprende principalmente gastos incurridos por servicios prestados a compañías del Grupo.

Los **gastos de administración** ascendieron a € 0.8 miles de millones (2021: € 1.2 mil millones). La cifra del año anterior incluyó gastos por € 0.2 mil millones en relación con el “Project Focus” y de € 0.1 mil millones relacionados con la transformación de la infraestructura de TI.

Otros ingresos de operación fueron por un total de € 0.3 mil millones (2021: € 0.1 mil millones) e incluyen principalmente ingresos por la venta de aproximadamente el 5 % de las acciones de Daimler Truck Holding AG a Mercedes-Benz AG con la posterior transferencia a Mercedes-Benz Pension Trust e.V. Durante el ejercicio anterior, la cifra incluía ingresos por la venta de patentes y marcas a Daimler Truck AG.

Los **ingresos financieros** incrementaron en € 0.5 mil millones hasta € 11.8 miles de millones. El incremento en ingresos financieros en relación con el año anterior se debe principalmente a mayores ingresos por inversiones en subsidiarias y compañías asociadas. Esto fue el resultado de un comportamiento positivo de transferencias de subsidiarias. A pesar del incremento en comparación con el año anterior, los ingresos financieros fueron menores a lo esperado en el capítulo de Perspectivas del ejercicio anterior, debito a menores dividendos de subsidiarias.

El **gasto por impuesto sobre la renta** fue por un total de € 2.5 miles de millones (2021: € 0.7 mil millones). El incremento se debe principalmente al aumento sustancial en utilidad de operación sujeta a impuesto sobre la renta dentro del grupo fiscal.

La **situación económica** de Mercedes-Benz Group AG depende principalmente del comportamiento de sus subsidiarias. Mercedes-Benz Group AG participa en los resultados de operación de sus subsidiarias a través de distribuciones de dividendos y transferencias de utilidad-pérdida. La situación económica de Mercedes-Benz Group AG, por lo tanto, corresponde a la del Grupo Mercedes-Benz, la cual se describe en el capítulo "Evaluación General del Ejercicio Fiscal".

B.28

Estado condensado de Resultados de Mercedes-Benz Group AG

En millones de euros	2022	2021
Ingresos por ventas	1,422	1,488
Costo de ventas	-1,407	-1,470
Gastos de administración	-752	-1,237
Otros ingresos de operación	293	141
Utilidad/pérdida de operación	**-444**	**-1,078**
Ingresos financieros	11,785	11,271
Impuesto sobre la renta	-2,464	-655
Utilidad neta	**8,877**	**9,538**
Compensación contra otras utilidades retenidas	–	13,879
Reducción en activos debido a la escisión	–	-13,879
Transferencia en otras utilidades retenidas	-3,314	-4,189
Utilidad distribuible	**5,563**	**5,349**

Situación financiera, liquidez y recursos de capital

Los **activos totales** por € 84.3 miles de millones se encuentran € 1.3 miles de millones por encima del nivel del año anterior.

Los **activos no circulantes** disminuyeron durante el año 2022 en € 1.1 miles de millones hasta € 40.0 miles de millones. Esto fue provocado por la disminución de €1.1 miles de millones en activos financieros, lo cual resultó particularmente por la amortización de pagos de capital por parte de Mercedes-Benz Bank AG y Mercedes-Benz Mobility AG a Mercedes-Benz Group AG y por los deterioros en inversiones en subsidiarias y compañías asociadas.

Las **cuentas por cobrar, valores y otros activos** incrementaron en comparación con el 31 de diciembre de 2021 en € 4.0 miles de millones hasta € 36.6 miles de millones. Esto se debe al incremento de € 5.7 miles de millones en cuentas por cobrar de subsidiarias, lo cual fue provocado por mayores cuentas por cobrar por acuerdos de transferencia de utilidades y pérdidas y mayores cuentas por cobrar financieras intragrupo. Por el contrario, el importe de instrumentos de deuda negociables registrados como activos circulantes disminuyó en € 1.1 miles de millones y otros activos en € 0.6 mil millones.

El **efectivo equivalentes de efectivo** disminuyeron desde € 9.0 miles de millones hasta € 7.5 miles de millones.

La **liquidez bruta** – definida como efectivo y equivalentes de efectivo y otros valores negociables, así como depósitos a plazo fijo presentados en otros activos – disminuyó en € 2.1 miles de millones hasta € 13.3 miles de millones en la fecha del informe. La disminución en liquidez bruta se debe principalmente a la disminución en efectivo y equivalentes de efectivo de € 1.5 miles de millones y a la disminución en instrumentos negociables registrados como activos circulantes por un importe de € 1.1 miles de millones.

B.29

Estructura del balance general de Mercedes-Benz Group AG

En millones de euros	31 dic. 2022	31 dic. 2021
Activos		
Activos no circulantes	**40,001**	41,131
Cuentas por cobrar, valores y otros activos	**36,617**	32,583
Efectivo y equivalentes de efectivo	**7,450**	9,047
Activos circulantes	**44,067**	41,630
Gastos pagados por anticipado	**188**	231
Activos totals	**84,256**	82,992
Capital y pasivos		
Capital accionario	**3,070**	3,070
(capital contingente, €500 millones)		
Reserva de capital	**11,480**	11,480
Utilidades retenidas	**16,854**	13,540
Utilidades distribuibles	**5,563**	5,349
Capital	**36,967**	33,439
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**401**	128
Otras provisiones	**2,713**	1,775
Provisiones	**3,114**	1,903
Cuentas por pagar comerciales	**222**	358
Otros pasivos	**43,940**	47,271
Pasivos	**44,162**	47,629
Ingresos diferidos	**13**	21
Total capital y pasivos	**84,256**	82,992

Los **Estados de Flujos de Efectivo** de Mercedes-Benz Group AG de conformidad con el Código de Comercio de Alemania (HGB) se redactan en línea con la norma de contabilidad alemana DRS 21. En una excepción a la DRS 21, los dividendos de subsidiarias así como la compensación intragrupo de servicios por funciones corporativas se presentan en Flujo de efectivo proveniente de actividades de operación incluso cuando son compensados mediante procedimientos de centralización de tesorería. Lo mismo aplica para incrementos de capital y amortizaciones de capital de subsidiarias que se presentar en Flujo de Efectivo proveniente de actividades de inversión. En el Flujo de Efectivo proveniente de actividades de financiamiento se lleva a cabo el registro de la compensación de procedimientos de centralización de tesorería.

El **flujo de efectivo proveniente de actividades de operación** resultó en una salida neta de efectivo por un total de € 1.9 miles de millones en 2022 (2021: entrada de efectivo por € 3.3 miles de millones). La disminución en comparación con el año anterior se debió particularmente a menores distribuciones de subsidiarias. Adicionalmente, los pagos de impuestos incrementaron en € 1.7 miles de millones en comparación con el año anterior.

El **flujo de efectivo proveniente de actividades de inversión** resultó en una entrada neta de efectivo de € 1.6 miles de millones en 2022 (2021: salida de efectivo por € 1.0 miles de millones). La entrada de efectivo se debió específicamente a las adquisiciones y enajenaciones de valores dentro del contexto de la gestión de la liquidez (2022: € 1.1 miles de millones, 2021: salida de efectivo por € 1.2 miles de millones). Adicionalmente, la reestructuración corporativa relacionada con la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler impactó de forma negativa el flujo de efectivo proveniente de actividades de inversión en 2021. Las amortizaciones de capital y enajenaciones de subsidiarias tuvieron un efecto positivo contrario sobre el flujo de capital en el ejercicio fiscal anterior.

El **flujo de efectivo proveniente de actividades de financiamiento** resultó en una salida neta de efectivo de € 1.3 miles de millones en el período del informe (2021: € 0.9 mil millones). El cambio se explica por el mayor pago de dividendo a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG y la mayor amortización de pasivos por financiamiento externos. Por otra parte, el financiamiento a subsidiarias en relación con la gestión central financiera y de liquidez resultó en un efecto positivo sobre el flujo de efectivo proveniente de actividades de financiamiento.

El **capital** incrementó en 2022 en € 3.6 miles de millones hasta € 37.0 miles de millones. Este incremento fue el resultado de las utilidades netas por un importe de € 8.9 miles de millones, de los cuales € 3.3 miles de millones se transfirieron a utilidades retenidas de conformidad con la sección 58 apartado 2 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Por otra parte, el capital disminuyó en € 5.3 miles de millones debido al pago de dividendos a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG. El índice de capital al 31 de diciembre de 2022 fue del 43.9 % (2021: 40.3 %). Mercedes-Benz Group AG no tiene acciones de tesorería al 31 de diciembre de 2022.

Las **provisiones** incrementaron € 1.2 miles de millones hasta € 3.1 miles de millones. Esto se debió principalmente al incremento en provisiones para pérdidas contingentes resultantes de instrumentos financieros derivados, impuesto sobre la renta y obligaciones de pensiones.

Los **pasivos** disminuyeron en € 3.4 miles de millones hasta € 44.2 miles de millones. Esto se debió principalmente a la disminución de bonos por un importe de € 6.6 miles de millones. Sin embargo, los pasivos a subsidiarias incrementaron en € 3.3 miles de millones.

Riesgos y oportunidades

El desempeño comercial de Mercedes-Benz Group AG depende primordialmente del desempeño de sus subsidiarias a nivel mundial y, por lo tanto – mediante las aportaciones de utilidades y pérdidas de subsidiarias y compañías relacionadas – está fundamentalmente sujeto a los mismos riesgos y oportunidades que los del Grupo. Por lo general, Mercedes-Benz Ag participa en los riesgos de sus subsidiarias y compañías relacionadas en línea con el porcentaje de su respectiva participación de capital. Los riesgos y oportunidades se describen en el Informe de Riesgos y Oportunidades. También pueden surgir riesgos por relaciones con subsidiarias y compañías relacionadas en conexión con las obligaciones por pasivos, estatutarias o contractuales (específicamente en relación con el financiamiento), por deterioros de activos financieros y por cuentas por cobrar financieras a subsidiarias y compañías relacionadas. Con base en los criterios establecidos en el Informe de Riesgos y Oportunidades, el valor esperado de los riesgos (calculando al multiplicar el posible impacto y la probabilidad de ocurrencia de los riesgos), se evalúa como medio.

Adicionalmente, de conformidad con la Sección 133, Apartados 1 y 3 de la Ley de Transformación de Alemania (UmwG), Mercedes-Benz Group AG es responsable solidaria y conjunta por pasivos por un importe de € 6.0 miles de millones que fueron transferidos a Mercedes-Benz AG y Daimler Truck AG en 2019. De acuerdo con la valuación actual, debido a la evaluación de riesgos crediticios de Mercedes-Benz AG y Daimler Truck AG, se considera poco probable una salida de efectivo real para Mercedes-Benz Group AG.

Perspectivas

La situación financiera, flujos de efectivo y rentabilidad de Mercedes-Benz Group AG dependen del desempeño comercial y el rendimiento de sus subsidiarias operativas, en cuyo desempeño participa a través de acuerdos de transferencia de utilidad y pérdida y distribuciones de dividendos.

Debido a las interrelaciones entre Mercedes-Benz Group AG y las compañías del Grupo, las declaraciones en el capítulo Perspectivas refleja, por lo tanto, también nuestras expectativas para la compañía matriz.

Para el año 2023, Mercedes-Benz Group AG espera lograr una utilidad neta mucho mayor que para el año 2022, principalmente como resultado de ingresos financieros mucho mejores que resultarán de mayores transferencias de utilidades de subsidiarias principales.

Declaración No Financiera

Tal como se describe en el Perfil Corporativo, el Informe Combinado de la Administración incluye las Declaraciones No Financieras de Mercedes-Benz Group AG. El Grupo Mercedes-Benz publica los Estados No Financieros de acuerdo con las disposiciones de las Secciones 315b, 315c en relación con las Secciones 289b – 289e del Código de Comercio de Alemania (HGB). La Declaración No Financiera contiene la información principal sobre los aspectos ambientales, laborales y sociales, la lucha contra la corrupción y el soborno y el respeto a los derechos humanos. La información proporcionada en esta declaración se presenta de conformidad con los Estándares GRI de *Global Reporting Initiative* (Iniciativa Mundial de Información), en la medida en que cumple con la legislación aplicable. Algunos aspectos se presentan de acuerdo con directrices y definiciones internas.

Al igual que en el ejercicio anterior, el Grupo Mercedes-Benz integra la Declaración No Financiera en el Informe Combinado de la Administración de este Informe Anual. Cada año, examina sí debe, y cómo debe, desarrollar aún más la integración de cifras clave financieras y no financieras. Para el año de este informe, el Comité de Sustentabilidad del Grupo ha decidido continuar publicando información más detallada sobre sustentabilidad en el Grupo Mercedes-Benz en un Informe de Sustentabilidad por separado. Este estará disponible en el sitio web del Grupo en (additional information W group.mercedes-benz.com/sustainability). En el capítulo Perfil Corporativo podrá encontrar información sobre el modelo de negocios del Grupo Mercedes-Benz.

Sustentabilidad como fuerza de cambio

El Grupo Mercedes-Benz tiene como meta crear un valor sustentable desde el punto de vista económico, medioambiental y social. Este es uno de los principios fundamentales del Grupo. Se aplica no sólo a los productos propios del Grupo y a los centros de fabricación, sino también a toda la cadena de valor ascendente y descendente. Ha traducido este enfoque en su estrategia comercial sustentable, con la que incorpora firmemente las consideraciones de sustentabilidad en las actividades comerciales diarias. De este modo, el Grupo Mercedes-Benz pretende, entre otras cosas, satisfacer las demandas y expectativas de sus grupos de interés, es decir, clientes, empleados, inversionistas, socios comerciales, organizaciones no gubernamentales y la sociedad en su conjunto.

Uno de los objetivos de transformación más importantes del Grupo Mercedes-Benz es la descarbonización, que el Grupo ha convertido en un componente firme de su estrategia comercial sustentable. En el Grupo Mercedes-Benz, este objetivo se refleja en la "*Ambition 2039*" y en el enfoque "*Electric Only*". Para finales de esta década, Mercedes-Benz pretende ser totalmente eléctrico en cualquier parte donde las condiciones del mercado lo permitan.

Áreas de acción y las bases de la sustentabilidad

El Grupo Mercedes-Benz actúa en línea con las estrategias comerciales sustentables adoptadas por el Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG en 2019 con el acuerdo del Comité de Vigilancia. Por lo tanto, las cuestiones de sustentabilidad son, un componente integral de las estrategias comerciales.

Nuestros objetivos estratégicos están basados en los 17 Objetivos de Desarrollo Sustentable (SDG) definidos por las Naciones Unidas – especialmente los SDG 8 y 9 y 11 al 13 – entre otros factores. Adicionalmente, estos toman en cuenta marcos internacionales reconocidos, los requerimientos de las partes interesadas, tanto internas como externas, y las tendencias mundiales. A partir de esta priorización también hemos derivado áreas de acción y áreas de responsabilidad a nivel Grupo, así como objetivos, procesos y medidas comerciales específicos.

El Grupo Mercedes-Benz también ha formulado ambiciones estratégicas para cada una de nuestras seis áreas de acción:

- **Protección del clima y calidad del aire**: los planes exigen que la nueva flota de vehículos de Mercedes-Benz sea neutral en CO_2 en el balance general a lo largo de la cadena de valor total para el año 2039 y que ya no tenga ningún impacto relevante en los niveles de NO_2 en las áreas urbanas para 2025.

- **Conservación de recursos**: El Grupo Mercedes-Benz desea desvincular el consumo de recursos del crecimiento del volumen de negocio.

- **Movilidad urbana sustentable**: El Grupo Mercedes-Benz desea contribuir con la mejora de la calidad de vida en las ciudades a través de sus soluciones líderes en movilidad y transporte.

- **Seguridad vial**: El Grupo Mercedes-Benz está trabajando para hacer realidad su visión de una conducción sin accidentes a medida que desarrolla sistemas de conducción automatizados y, al mismo tiempo, tener en cuenta los temas sociales y éticos.

- **Responsabilidad de los datos**: El futuro del Grupo Mercedes-Benz consiste en modelos comerciales sustentables basados en datos. Con estos modelos comerciales se enfoca en las necesidades de nuestros clientes y el manejo responsable de datos.

- **Derechos humanos**: El Grupo Mercedes-Benz ha asumido la responsabilidad de respetar y defender los derechos humanos a lo largo de su cadena de valor automotriz.

El Grupo Mercedes-Benz ha definido tres facilitadores, o principios, que son cruciales para lograr el éxito en las seis áreas de acción: integridad, personas y asociaciones.

Análisis de materialidad

Realizamos un análisis de materialidad integral en 2021 con el fin de determinar qué temas de sustentabilidad son particularmente relevantes para el Grupo Mercedes-Benz y sus partes interesadas. Este se completó en 2022.

Este análisis de materialidad abordó tanto las seis áreas estratégicas de acción como otros posibles problemas y tendencias de sustentabilidad potencialmente importantes. Se evaluaron 17 temas en total y estos fueron posteriormente divididos en subtemas.

El análisis consistió de varios componentes:

La base para evaluar la relevancia de los temas y tendencias de sustentabilidad fue un exhaustivo análisis documental y una encuesta internacional en línea. La encuesta consultó a unas 15,000 personas de 52 países que representaban a grupos de interés relevantes como empleados, clientes particulares y empresariales, consumidores interesados, proveedores y socios comerciales, inversionistas, políticos y funcionarios, científicos y representantes de administraciones públicas y organizaciones no gubernamentales (ONG). Además, el Grupo Mercedes-Benz realizó unas 20 entrevistas con expertos internos y externos de los grupos de interés mencionados. Los objetivos eran evaluar los resultados del Grupo en materia de sustentabilidad hasta la fecha e identificar las tendencias de sustentabilidad para calibrar la relevancia de los temas de sustentabilidad. El Grupo Mercedes-Benz también dio los primeros pasos para evaluar los efectos de sus actividades empresariales sobre el medio ambiente y la sociedad. Con el fin de evaluar los temas desde una perspectiva externa, el Grupo Mercedes-Benz analizó a los competidores, la información de los medios de comunicación, las posiciones clave de las ONG, los requisitos reglamentarios y la información relevante para los mercados de capitales.

En un paso posterior, se evaluaron los aspectos de sustentabilidad que resultaron de este análisis en cuanto a situación financiera, liquidez, flujos de efectivo, rentabilidad y desempeño comercial para definir los temas de la presente Declaración No Financiera. Por este motivo, no se muestran todas las áreas de acción estratégica en esta Declaración No Financiera.

Gestión de la sustentabilidad

El Grupo Mercedes-Benz gestiona su trabajo en las áreas estratégicas de acción – entre otras tareas - mediante un proceso de interno de información que utiliza tarjetas de puntuación detalladas. Este proceso es apoyado por las claras líneas de responsabilidad en las estructuras de administración y organizacionales utilizadas en todas nuestras divisiones.

El Comité de Sustentabilidad del Grupo (GSB, por sus siglas en inglés) es nuestro órgano de administración central para todos los temas de sustentabilidad e informa al Consejo de Administración. El GSB es presidido, conjuntamente, por Renata Jungo Brüngger (miembro del Consejo de Administración responsable de Integridad y Asuntos Legales) y Markus Schäfer (miembro del Consejo de Administración responsable de Desarrollo y Adquisiciones; quien también es Director de Tecnología (CTO)). El Presidente del Consejo de Administración y todos los demás miembros del Consejo de Administración, así como directivos de las funciones y departamentos importantes son miembros del GSB.

El trabajo operativo lo desempeña la Oficina de Competencia en Materia de Sustentabilidad (SCO, por las siglas en inglés de *Sustainability Competence Office*), que está formada por representantes de las unidades administradas por los dos copresidentes del GSB así como representantes adicionales de Estrategia Corporativa, Finanzas y Comunicaciones Corporativas. La SCO ofrece asesoría a las unidades especializadas y les ayuda a completar las tareas que les ha asignado el GSB. El GSB también monitorea los avances en las seis áreas de acción y los tres habilitadores definidos en la estrategia de negocios sustentables. Los resultados son informados al GSB y al Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG en forma de tarjetas de puntuación detalladas al menos dos veces al año.

El Grupo Mercedes-Benz también utiliza los diez principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas (UNGC, por sus siglas en inglés) como guía fundamental para sus operaciones comerciales. Como miembro fundador, el Grupo Mercedes-Benz está fuertemente comprometido con el Pacto Mundial de las Naciones Unidas.

Los principios y políticas internos del Grupo Mercedes-Benz se basan en este marco de referencia internacional y otros principios internacionales, incluidas las Normas Laborales Básicas de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), las Directrices de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) para Empresas Multinacionales y los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos.

La remuneración para el Consejo de Administración y los Ejecutivos de Nivel 1-3, así como para directivos Nivel 4 en algunos casos, incluye objetivos, tanto de sustentabilidad como financieros, en forma de los componentes variables del bono de compañía. Estos consisten primordialmente de objetivos de transformación incluyendo los que implican las emisiones CO^2, obligaciones de diligencia debida en la adquisición de materias primas y seguridad vial, al igual que otros objetivos no financieros. Estos objetivos están con los temas de clientes, integridad y compromiso de empleados y la diversidad. Se puede encontrar información adicional en el Informe de Remuneraciones 2022. W.group.mercedes-benz.com/ remuneration-bom.

Gestión de riesgos y oportunidades

En el Informe de Riesgos y Oportunidades del presente Informe Anual se ofrece información detallada, entre otras cosas, sobre el sistema de gestión de riesgos y oportunidades y los procesos asociados.

La gestión de riesgos y oportunidades es un componente esencial del proceso de planificación, control e información de todo el Grupo. Está diseñada para apoyar la consecución sostenida de los objetivos corporativos y garantizar la concientización sobre los riesgos en el Grupo Mercedes-Benz. En la identificación de riesgos y oportunidades relacionados con la sustentabilidad, el Grupo Mercedes-Benz se guía por los temas identificados en el análisis de materialidad y, por tanto, incluye las áreas de acción de la estrategia comercial sustentable, para las que se han asignado objetivos concretos. Por riesgos y oportunidades relacionados con la sustentabilidad se entienden condiciones, acontecimientos o sucesos que implican factores medioambientales, sociales o de gobierno (ESG), cuya aparición puede tener un impacto real o potencial en la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital del Grupo Mercedes-Benz. Esto incluye además cualquier riesgo y oportunidad cuya ocurrencia pueda tener un impacto positivo o negativo en la economía, el medio ambiente o la sociedad.

Los aspectos de sustentabilidad -en lo que se refiere al medio ambiente- incluyen, entre otras cosas, los efectos de las condiciones y cambios del cliente, así como el impacto del proceso de transformación del Grupo como resultado de cambios en las condiciones políticas, desarrollos tecnológicos y mercados cambiantes.

Las normas del derecho laboral, la seguridad laboral y de los productos, la responsabilidad por los productos y el cumplimiento de las normas del derecho laboral por parte de los proveedores son ejemplos de circunstancias categorizadas como cuestiones sociales. El área de gobierno se ocupa de asuntos como la honradez en los asuntos fiscales, las medidas adoptadas para prevenir la corrupción y garantizar la protección de datos.

Los riesgos y oportunidades relacionados con ESG asociados a las propias actividades empresariales, relaciones comerciales y productos y servicios del Grupo Mercedes-Benz, y que es muy probable que tengan un impacto negativo grave en los aspectos no financieros de conformidad con los artículos 315c, 289c del Código de Comercio de Alemania (HGB), no son evidentes en la actualidad. Los riesgos y oportunidades relacionados con el clima en relación con las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera Relacionada con el Clima (TCFD) son factores del entorno y, por lo tanto, también se identifican y evalúan como parte del proceso de gestión de riesgos. Encontrará información adicional en el informe TCFD w sustainabilityreport.mercedes-benz.com/2021/servicepages/downloads/files/tcfd-mercedes-benz-sr21.pdf.

Inversión Sustentable

La implementación de la estrategia empresarial sustentable del Grupo Mercedes-Benz requiere un gran volumen de inversiones. Por esta razón, uno de los objetivos del Grupo es garantizar que sus valores sean considerados por el mercado de capitales como una inversión sustentable. Para ello, el Grupo Mercedes-Benz mantiene un diálogo continuo con los agentes del mercado de capitales como representantes de los inversionistas en capital y deuda. Para ello se utilizan diversas plataformas. En 2022, el Grupo Mercedes-Benz presentó este enfoque a inversionistas y analistas en su primera conferencia digital sobre ESG (Environmental, Social and Governance).

La unidad de Relaciones con Inversionistas y Tesorería del Grupo Mercedes-Benz AG trabaja en estrecha colaboración con los departamentos de sustentabilidad internos de la empresa y también está integrada en el Grupo Mercedes-Benz.
con los departamentos internos de sustentabilidad de la empresa y también está integrada en los comités pertinentes. De este modo, el Grupo Mercedes-Benz responde al hecho de que la inversión sustentable se ha convertido en una estrategia de inversión central, en particular para los inversionistas institucionales, que establecen normas de transparencia especialmente estrictas para la presentación de informes externos con arreglo a criterios ASG.

En el año de referencia, Mercedes-Benz Group AG convirtió la línea de crédito existente de € 11 miles de millones en un préstamo vinculado a la sustentabilidad (SLL). De este modo, la empresa vincula su línea de crédito a los logros en materia de sustentabilidad en el ámbito de la mitigación del cambio climático, por ejemplo, la cuota global de vehículos totalmente eléctricos en la flota de Mercedes-Benz. La comisión de apertura de la línea de crédito existente se reduce si el Grupo Mercedes-Benz alcanza los objetivos de sustentabilidad seleccionados. Con esta transformación, la empresa sigue aplicando su "*Ambition 2039*" en el ámbito de el financiamiento sustentable.

En 2020, el Grupo desarrolló un Marco de Finanzas Verdes para todo el Grupo con el fin de posicionarnos de manera incluso más efectiva como una compañía sustentable digna de inversión y permitirnos explotar las oportunidades que ofrece el capital basado en ESG para el desarrollo corporativo. El Marco de Finanzas Verdes nos permite financiar inversiones dirigidas en el desarrollo, producción y financiamiento a clientes para vehículos totalmente eléctricos a través de bonos y préstamos, por ejemplo. Hasta ahora, el Grupo Mercedes-Benz ha emitido bonos verdes (*Green Bonds*) en septiembre de 2020 y marzo de 2021. En noviembre de 2022, el Grupo Mercedes-Benz emitió su primer bono verde fuera de los mercados europeos como bono *green panda* en China.

El marco se basa en los Principios del Bono Verde(las directrices del proceso voluntario de la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA)) y los Principios de Prestamo Verde (*Green Loan Principles*), que son los lineamientos de proceso voluntario conjunto de la *Loan Market Association* (LMA) y la *Asia Pacific Loan Market Association* (APLMA). Además, el Grupo Mercedes-Benz busca la certificación con la calificación más alta - "*Dark Green*" – para la actualización marco 2023 por parte del respetado *Centre for International Climate and Environmental Research* (CICERO). Se tiene planeado el desarrollo para ser consistente con la importante aportación al objetivo medioambiental de mitigación del cambio climático de conformidad con los criterios de selección técnica de la taxonomía de la UE.

El Grupo Mercedes-Benz opera como inversionista por sí mismo cuando invierte en los activos de pensiones de la compañía. Los criterios ESG también tienen un papel cada vez más importante en esta área.

Para los activos de pensiones de Alemania, se han definido los siguientes objetivos para la consideración de los criterios ESG: Creación de transparencia en el tratamiento de los aspectos de sustentabilidad, aprovechamiento de las oportunidades derivadas de los desarrollos sustentables y consideración adecuada de los riesgos de sustentabilidad. Para la mayoría de los activos de pensiones alemanes, las inversiones son realizadas por gestores de activos a los que el Grupo Mercedes-Benz emite mandatos individuales.

En coordinación con los Comités de Inversión, el Grupo Mercedes-Benz presta, como parte de su concepto de sustentabilidad, una mayor atención a la consideración y transparencia de los aspectos de sustentabilidad en el proceso de inversión. Además, también se tienen en cuenta los aspectos de riesgo y rentabilidad asociados a las inversiones sustentables. Para las clases de activos líquidos de los activos de las pensiones alemanas, el Grupo Mercedes-Benz sólo trabaja con gestores de inversiones que hayan firmado los Principios de Inversión Responsable de la ONU. También utiliza una lista negativa para excluir la inversión en empresas y países que no cumplen los requisitos básicos del Grupo. Además, el Grupo Mercedes-Benz se centra en la integración gradual de aspectos de sustentabilidad -a través de puntos de referencia o indicadores de rendimiento de sustentabilidad, por ejemplo- en sus mandatos. En 2022, el Grupo Mercedes-Benz también amplió aún más sus inversiones temáticas ESG y dio sus primeros pasos para crear un sistema interno de información sobre diversas métricas de sustentabilidad para sus activos de pensiones de Alemania.

Obligación Fiscal

El Grupo Mercedes-Benz se ve a sí mismo como una empresa responsable que se esfuerza por cumplir con todas las obligaciones fiscales a nivel mundial y que al mismo tiempo quiere cumplir con sus obligaciones sociales y éticas.

La estrategia fiscal corporativa opera de conformidad con los siguientes principios específicos:

- A través de nuestras acciones, nuestra meta es garantizar que las compañías del Grupo cumplan con todas sus obligaciones fiscales y estándares de integridad mediante el uso de medidas adecuadas, tales como experiencia, procesos, sistemas, métodos y controles eficientes, de alta calidad y confiables.

- De acuerdo con el principio de ser un “buen ciudadano fiscal corporativo”, llevamos a cabo actividades de planificación fiscal legal y proactiva, pero no agresiva, sobre la base de consideraciones económicas (“*tax follows business*”). El Grupo Mercedes-Benz también se esfuerza por trabajar de manera cooperativa, transparente y constructiva con las autoridades fiscales, por lo que mantenemos nuestros puntos de vista legales y defendemos nuestros intereses siempre que creemos que tales acciones son apropiadas y legítimas.

La estrategia fiscal del Grupo, elaborada por el Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG, define los límites de actuación en este ámbito, y esta estrategia se concreta y aplica mediante políticas, directrices e instrucciones organizativas y de contenido. La estrategia fiscal se revisa periódicamente para realizar los ajustes oportunos.

Las políticas fiscales definen responsabilidades, tareas y obligaciones de las personas en Grupo que manejan temas fiscales y también contienen disposiciones específicas para garantizar que se cumplan los requisitos legales y, por lo tanto, elevar la conciencia sobre temas fiscales entre los empleados. La administración es constantemente informada sobre los temas fiscales relevantes mediante informes mensuales y comunicados regulares, y también cuando resulta necesario. Además, participa en procesos de cumplimiento:

- Comunicación habitual entre CFO y los Titulares de Impuestos

- Información habitual al Comité de Vigilancia sobre riesgos y oportunidades y sobre temas regulatorios actuales

El Código de Conducta estipula que todas las infracciones intencionales de los lineamientos fiscales internos y/o externos, deben informarse e investigarse. Lo mismo aplica para cualquier falla en hacer correcciones a los procedimientos realizados de manera errónea, tal como se determina en nuestra Política de Infracción de Reglas válida de forma interna. En el capítulo de Integridad y Cumplimiento se ofrece más información en este sentido.

El Grupo Mercedes-Benz ha establecido un Sistema de Gestión del Cumplimiento Fiscal (Tax CMS, por sus siglas en inglés) con el fin de garantizar el cumplimiento fiscal efectivo a lo largo de todo el Grupo. El Tax CMS es una subunidad separada de nuestros Sistema de Gestión del Cumplimiento general intragrupo. Asimismo, el Tax CMS gestiona un sistema activo de gestión de riesgos fiscales que se aplica de forma coherente en todo el Grupo con el fin de supervisar y comprobar si se cumplen las obligaciones fiscales, así como de apoyar a los responsables de garantizar dicho cumplimiento. Otro de sus objetivos es identificar y reducir los riesgos fiscales en el Grupo y, por tanto, los riesgos personales asociados a los que pueden enfrentarse los empleados activos en este ámbito. El sistema incluye numerosas medidas: por ejemplo, la supervisión continua de los riesgos fiscales y la incorporación de las cuestiones relacionadas con los riesgos fiscales al sistema de control interno y al proceso de gestión de riesgos de todo el Grupo, en consonancia con la política de gestión de riesgos de la compañía.

Durante el ejercicio, el Grupo Mercedes-Benz no ha tenido conocimiento de ninguna infracción fiscal penalmente relevante.

Sustentabilidad en la cadena de suministro

Los Estándares de Abastecimiento Responsable (RSS) sirven de guía para el sistema de gestión sustentable de la cadena de suministro en el Grupo Mercedes-Benz. Los RSS definen los requisitos mínimos para los proveedores, así como las expectativas que tenemos de ellos. El Grupo Mercedes-Benz exige a sus proveedores directos que cumplan los RSS en las nuevas licitaciones, que comuniquen las disposiciones asociadas a sus empleados y a sus propios proveedores directos, y que garanticen el cumplimiento de los RSS en todos los ámbitos en los que ejercen influencia. El objetivo es prevenir, minimizar o, si es posible, poner fin a cualquier efecto negativo sobre los derechos humanos en todo el mundo.

Los RSS también definen los requisitos de protección medioambiental que deben garantizar la conservación de los recursos y prevenir los daños medioambientales causados por las actividades empresariales, reparar cualquier daño que se produzca y compensar los daños que no puedan evitarse o repararse. Los proveedores directos del Grupo Mercedes-Benz deben cumplir los RSS, comunicar las disposiciones asociadas a sus empleados y a sus propios proveedores directos, y garantizar el cumplimiento de los RSS en todas las áreas en las que ejercen influencia.

Medidas en la cadena de suministro

El Grupo Mercedes-Benz utiliza una variedad de medidas y conceptos para asegurar el cumplimiento de nuestras obligaciones de diligencia debida en la cadena de suministro. Estos incluyen evaluaciones de proveedores, auditorías, análisis de diligencia debida basados en riesgos, módulos de calificación para proveedores de materiales productivos. El Grupo Mercedes-Benz utiliza estas herramientas para incrementar la transparencia de la cadena de suministro y garantizar que se respeten los derechos humanos internacionalmente reconocidos y que se cumplan otros requerimientos ambientales y normas sociales. Nuestras unidades de adquisiciones juegan aquí un papel clave. Ver los capítulos de Cumplimiento Social y Temas Ambientales para conocer información adicional.

Gestión de denuncias

El Grupo ofrece a los empleados y a los denunciantes externos diversos canales a través de los cuales pueden informar de presuntas violaciones de los derechos humanos y de las normas, así como solicitar reparación. Por lo que respecta a las cadenas de suministro, las sospechas de infracción de las Normas de Abastecimiento Responsable pueden comunicarse a través de la Oficina de Prácticas Comerciales (BPO). Si la conducta indebida o el problema entra dentro del ámbito de responsabilidad del proveedor, éste debe tomar medidas para corregir o eliminar inmediatamente el problema. Referirse al capítulo Integridad y Cumplimiento para conocer información adicional sobre nuestro Programa de Cumplimiento.

TEMAS AMBIENTALES

B.30

Objetivo	Horizonte Objetivo
Mercedes-Benz ofrece vehículos totalmente eléctricos (BEVs) en todos los segmentos en los que se representa la marca	2022
Incrementar la proporción de híbridos enchufables y vehículos totalmente eléctricos al 50%[1]	A mediados de esta década
Todas las arquitecturas de nuevos vehículos son eléctricas	a partir de 2025
Alternativa totalmente eléctrica para cada modelo ofrecido por Mercedes-Benz	2025
Mercedes-Benz totalmente eléctrica – donde lo permitan las condiciones de mercado	A fines de esta década
Reducciones emisiones CO_2 por vehículo en flota vehicular por lo menos 50% en todas las etapas de cadena de valor[1,2]	A fines de esta década
Reducción emisiones CO_2 en plantas Mercedes-Benz (Alcance 1 y 2) en 50%[3]	2030
Flota de autos y vanes nuevos Mercedes-Benz neutros en CO_2 en el balance general en todas las etapas de la cadena de valor	2039

1 Cuando lo permiten las condiciones de mercado
2 En comparación con 2020, en relación con la cadena de valor en su totalidad
3 En comparación con 2018

Como actor del sector del transporte, el Grupo Mercedes-Benz apoya el Acuerdo de París sobre el Clima: Está convencido de los objetivos del acuerdo. Alrededor de una quinta parte de todas las emisiones de gases de efecto invernadero en Europa se producen como consecuencia del transporte de personas y mercancías por calles y carreteras. El Grupo Mercedes-Benz está tomando medidas deliberadas para contrarrestar esta tendencia y ha hecho de la mitigación del cambio climático un elemento central de su estrategia empresarial. La ambición del Grupo es conseguir que toda la flota de vehículos nuevos de Mercedes-Benz sea neutra en emisiones de CO_2 en el balance en todas las etapas de la cadena de valor para 2039.

Para alcanzar este objetivo, el Grupo Mercedes-Benz está transformando los productos y servicios que constituyen el núcleo de sus actividades empresariales. La empresa también tiene en cuenta la mitigación del cambio climático en todas las fases del ciclo de vida de sus automóviles, desde la cadena de suministro y sus propias operaciones de fabricación hasta el uso y la eliminación de los vehículos.

Mitigación del cambio climático con vehículos

El Grupo Mercedes-Benz considera que la electrificación completa de su gama de productos es la palanca más importante para conseguir que toda su flota de vehículos nuevos sea neutra en emisiones de CO_2 en el balance en todas las fases de la cadena de valor de aquí a 2039. A finales de esta década, el Grupo Mercedes-Benz quiere ser totalmente eléctrico siempre que las condiciones del mercado lo permitan. El paso estratégico a "*Electric only*" acelerará la transformación de Mercedes-Benz hacia un futuro totalmente eléctrico e impulsado por software. Ya en noviembre de 2021, el Grupo Mercedes-Benz subrayó su compromiso con esta transformación durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático COP26.

.

Responsabilidades

El Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG es responsable de fijar los objetivos estratégicos, incluidos los objetivos de reducción de las emisiones de CO_2, y de supervisar los progresos realizados en la consecución de dichos objetivos. El Comité Directivo de Producto (PSB) es responsable de la flota de automóviles. Este órgano supervisa la evolución de las emisiones de CO_2 de la flota de automóviles en los mercados en los que dichas emisiones están reguladas. También es responsable de proporcionar previsiones. En sus evaluaciones, el PSB tiene en cuenta diversos factores, como el creciente grado de electrificación de los vehículos y los cambios introducidos en los requisitos legales, por ejemplo los relacionados con la introducción del procedimiento de certificación WLTP. El PSB está adscrito al Comité de Política de Modelos y Planificación de Productos (AMP). La unidad de Estrategia de Producto garantiza el cumplimiento de los límites de emisiones de CO_2 de la flota de vanes e informa periódicamente al respecto al Comité Ejecutivo de Vanes. Tanto el Comité de Política de Modelos y Planificación de Productos como el Comité Ejecutivo de Vanes informan al Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG. El Consejo de Administración decide entonces qué medidas deben aplicarse. Desde el punto de vista del mercado, las medidas de control de precios y volúmenes también pueden afectar a nuestra capacidad para alcanzar nuestros objetivos de CO_2 a corto plazo. Por esta razón, tales medidas también se discuten con el Consejo de Administración en el marco de los informes periódicos sobre el estado actual del cumplimiento de la flota de CO_2.

Gama de productos totalmente eléctricos

El objetivo del Grupo Mercedes-Benz es acelerar el ritmo de expansión de su gama de vehículos eléctricos. Su compromiso con la investigación y el desarrollo es, por tanto, muy grande. En total, el Grupo Mercedes-Benz quiere invertir más de € 60 miles de millones entre 2022 y 2026 para la transformación hacia un futuro totalmente eléctrico e impulsado por software.

Desde 2018, Mercedes-Benz AG ofrece vehículos eléctricos de batería bajo la marca Mercedes-EQ. Está ampliando continuamente la cartera de esta marca mediante la incorporación de más modelos.

Durante el año del informe, Mercedes-Benz alcanzó un importante hito estratégico y ahora ofrece una alternativa totalmente eléctrica para cada segmento en el que Mercedes-Benz está activa, es decir, el EQA y el EQB para el segmento compacto, el EQC para el segmento de gama media y el EQE y el EQS para el segmento premium. En agosto de 2022, la gama de modelos totalmente eléctricos se amplió para incluir el SUV EQS. A mediados de 2022 se produjo el lanzamiento escalonado al mercado mundial de la berlina EQE. El EQE 350 (WLTP: consumo eléctrico combinado: 18.8-16.0 kWh/100 km; emisiones combinadas de CO_2: 0 g/km) tiene una potencia de hasta 300 kW y un rango[1] de hasta 645 km (según WLTP).

Los híbridos enchufables son una importante tecnología de transición en el camino hacia un futuro totalmente eléctrico. Mercedes-Benz Autos ofrece para ello un eficiente paquete de sistemas de propulsión: desde 2021, los clientes pueden elegir entre más de 20 variantes de modelos.

Mercedes-Benz está convencida de las ventajas ecológicas y económicas de las vanes totalmente eléctricas y ha anclado firmemente en su estrategia su pretensión de liderazgo en movilidad eléctrica. En consecuencia, todas sus series de modelos se electrificarán sistemáticamente. En la actualidad, los fabricantes de carrocerías y los clientes ya pueden elegir entre una serie de vanes eléctricas de batería tanto para uso comercial como privado. Entre ellas están la van eVito y la eVito Tourer, la eSprinter y la EQV. A partir de 2023, está previsto que se les unan la eCitan y la EQT (WLTP: consumo eléctrico combinado: 18.99 kWh/km; emisiones combinadas de CO_2: 0 g/km).[1]

Los vehículos electrificados (xEV) de Mercedes-Benz Autos representaron el 16 % de las ventas mundiales de unidades del Grupo en el año analizado. Los modelos eléctricos de batería representaron el 4 % de las ventas de unidades de Mercedes-Benz Vanes.

1 Consumo eléctrico y rango determinados con base en la Regulación de la Comisión (UE) 2017/1151.

Evolución de las emisiones de CO_2 en Europa

El Grupo Mercedes-Benz ha definido las emisiones de CO2 de su flota total de automóviles de pasajeros nuevos en Europa como uno de sus indicadores no financieros de rendimiento más importantes. Para más información sobre cómo espera que evolucionen las emisiones de CO2 de su parque automovilístico en Europa en 2023, véase el capítulo Perspectivas.

En el año del informe, las emisiones medias de CO_2 de la flota de automóviles de pasajeros nuevos de Mercedes-Benz en Europa (Unión Europea, Noruega e Islandia), aplicando la normativa legal, ascenderán previsiblemente a 115 g/km (incluidas las vanes matriculadas como automóviles de pasajeros) y se situaron, por tanto, al mismo nivel que en el año anterior. Esto significa que las cifras de Mercedes-Benz alcanzaron los objetivos de CO_2 en Europa en 2022.

En el año del informe, se espera que las emisiones medias de CO_2 de los camiones ligeros de la categoría N1 en Europa (Unión Europea, Noruega e Islandia), medidas sobre la base de la normativa legal, asciendan a 209 g/km. Esto significa que las cifras de Mercedes-Benz estarán por debajo del objetivo de CO_2.

Evolución de las emisiones de CO_2 en Estados Unidos

En los Estados Unidos En Estados Unidos, los valores de las flotas están regulados por dos normas federales distintas para limitar los gases de efecto invernadero y el consumo de combustible en las flotas de vehículos: el el *Greenhouse Gas Protocol* (Protocolo de Gases de Efecto Invernadero) (GHG) y la norma *Corporate Average Fuel Economy* (Economía de Combustible Promedio Corporativo) (CAFE). Para el año modelo 2022, la cifra de GEI de la flota es de 244 g CO_2/mi para la flota de automóviles de pasajeros y de 289 g CO_2/mi para la flota de vanes y todoterrenos matriculados como camiones ligeros (sobre la base de la previsión más reciente). Dado que la cartera de vehículos electrificados (xEV) en Estados Unidos se encuentra aún en una fase temprana de desarrollo, el Grupo Mercedes-Benz no ha podido alcanzar sus objetivos medios de 195 g CO_2/mi para la flota de automóviles de pasajeros y 256 g CO_2/mi para la flota de vanes y SUV matriculados como camiones ligeros. Sin embargo, el Grupo Mercedes-Benz pudo compensar la diferencia restante mediante la compra de créditos externos.

Evolución de las emisiones de CO_2 en China

En China, los automóviles nacionales y los importados se declaran por separado y según los valores de consumo de la flota, a diferencia de lo que ocurre en Europa y Estados Unidos. Esto significa que las cifras de la flota importada son las cifras relevantes para nuestra filial al 100 % Mercedes-Benz China (MBCL). El objetivo era de 7.01 l/100 km; la cifra realmente alcanzada fue de 8.33 l/100 km (8.17 l/100 km incluyendo las tecnologías off-cycle). MBCL tiene previsto adquirir créditos externos para colmar a corto plazo las lagunas de consumo en la consecución del objetivo de la flota. El objetivo del Grupo Mercedes-Benz con respecto a la ampliación de la cartera de vehículos totalmente eléctricos e híbridos enchufables es alcanzar los objetivos de emisiones en China a medio plazo, junto con el socio del negocio conjunto Beijing Benz Automotive (BBAC).

Mitigación del cambio climático en la cadena de suministro

El Grupo Mercedes-Benz aplica diversos proyectos y medidas para evitar y reducir las emisiones de CO_2 en sus cadenas de suministro de servicios y materiales de producción y no producción.

Por este motivo, en 2020, Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes ya enviaron a los proveedores de materiales de producción la carta de ambición (*ambition letter*), una declaración de intenciones sobre productos de balance neutro en carbono y establecieron la aprobación como requisito previo para la adjudicación de con- tratos. Con la firma de este documento, se comprometen a suministrar a Mercedes-Benz AG únicamente productos neutros en CO_2 a más tardar en 2039, y con ello a "*Ambition 2039*" del Grupo Mercedes-Benz.

Aproximadamente el 86 %[1] de todos los proveedores de material de producción para Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes registrados en el sistema (medido sobre la base de la planificación anual del volumen de compras que, a su vez, se basa en cifras objetivo actualizadas quincenalmente) han firmado la carta de ambición. La neutralidad de CO_2 en el balance general se incorpora a las condiciones del contrato, y la carta de ambición es un criterio clave para la adjudicación de contratos.

Los avances en la mitigación del cambio climático en la cadena de suministro se comunican a intervalos regulares en el Consejo de Sustentabilidad del Grupo (GSB). Más información en la sección Gestión de la Sustentabilidad.

Conservación de recursos en la cadena de suministro

La cadena de suministro desempeña un papel importante en los esfuerzos por conservar los recursos. El Grupo Mercedes-Benz quiere desvincular el consumo de recursos del crecimiento económico. Para ello, cuenta con el apoyo de sus proveedores. Con su ayuda, el Grupo quiere aumentar continuamente la proporción de materiales secundarios y renovables en sus vehículos.

El acero, el aluminio y los plásticos son materiales especialmente importantes en los vehículos Mercedes-Benz. Necesitamos grandes volúmenes de estos materiales para la producción de nuestros vehículos, y su extracción y procesamiento también consumen grandes cantidades de energía y recursos. En 2020, Mercedes-Benz AG definió objetivos de materiales secundarios para estos recursos para Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes y los ancló en los requisitos para todas las adjudicaciones de contratos.

Los proveedores de materiales de producción de Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes deben operar con un sistema de gestión medioambiental certificado según ISO 14001 o EMAS. Dependiendo de los riesgos específicos, esto también se aplica a los proveedores de materiales y servicios no relacionados con la producción.

Con sus normas de abastecimiento responsable, el Grupo Mercedes-Benz también ha incorporado otros requisitos medioambientales en sus acuerdos con proveedores, incluidas las estipulaciones relativas al cumplimiento de las obligaciones de diligencia debida medioambiental y el uso de métodos de producción eficientes en el uso de los recursos.

Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes también cooperan con organizaciones como CDP (anteriormente *Carbon Disclosure Project*) para poder describir el impacto medioambiental de sus cadenas de suministro de forma aún más transparente. Desde 2019, los proveedores informan sobre su impacto medioambiental y sus esfuerzos de mitigación del cambio climático en el marco del programa *CDP Supply Chain*. CDP proporciona las herramientas correspondientes para registrar, evaluar y publicar datos medioambientales y climáticos.

Mitigación del cambio climático en la producción

El Grupo Mercedes-Benz formula el objetivo holístico de hacer más sustentable la movilidad del futuro en su estrategia empresarial sustentable. Uno de los objetivos más importantes es la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Esto se aplica no sólo a las soluciones de movilidad, sino también a las propias plantas de producción del Grupo. Al perseguir su objetivo de hacer que sus propios procesos de producción sean neutrales en CO_2 en el balance general, el Grupo Mercedes-Benz pretende actuar de conformidad con el Acuerdo Climático de París.

De este modo, las emisiones de CO_2 derivadas de las operaciones de producción de Mercedes-Benz y del suministro energético de las plantas de la marca se reducirán de forma consecuente o, siempre que sea posible, se eliminarán por completo. Para lograrlo, Mercedes-Benz apuesta por la compra de electricidad verde, la expansión de otras fuentes de energía renovables en sus emplazamientos y la implantación de un sistema de suministro de calefacción sustentable.

1 Las cifras clave fueron auditadas para obtener aseguramiento limitado como parte de un compromiso de aseguramiento por separado en el informe de sustentabilidad.

Desde principios de 2022, todas las emisiones de CO_2 (Alcance 1[1] y Alcance 2[2]) de los centros de producción del Grupo Mercedes-Benz que aún no se han podido evitar se han compensado mediante compensaciones de carbono de proyectos cualificados de mitigación del cambio climático[3]. Las emisiones restantes proceden sobre todo de las instalaciones de cogeneración que utilizan gas natural para producir electricidad y calor.

Para la adquisición de electricidad verde, el Grupo Mercedes-Benz en Alemania confía actualmente en una combinación de energía solar, eólica e hidroeléctrica para las compras externas de electricidad.

Para seguir cubriendo las necesidades energéticas en la producción con energías renovables, el Grupo Mercedes-Benz tiene previsto, entre otras cosas, ampliar la energía solar y eólica en sus propios emplazamientos.

Durante el año del informe, Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes emplearon un conjunto de medidas que les permitieron reducir las emisiones de CO_2 en la producción (Alcance 1 y Alcance 2) de 946,038 toneladas en 2021 a 537,821 toneladas en el año del informe, y por tanto en un 43% en comparación con el año anterior[3].

En el año del informe, el Grupo Mercedes-Benz ya alcanzó su objetivo de reducir las emisiones de CO_2 en sus propias plantas (Alcance 1 y Alcance 2) en un 50 % para 2030 en comparación con 2018[3]. Por tanto, su objetivo es ahorrar aún más emisiones de CO_2 de aquí a 2030.

Conservación de recursos en la producción

La creciente demanda de movilidad conlleva también un aumento del consumo mundial de recursos, con consecuencias negativas para el medio ambiente y la sociedad. Por eso, el objetivo del Grupo Mercedes-Benz es disociar cada vez más su consumo de recursos del crecimiento de su volumen de producción. Para mejorar su huella medioambiental en las operaciones de producción, el Grupo tiene previsto utilizar menos energía y agua y menos materias primas.

1 Emisiones Alcance 1 son emisiones de gases de efecto invernadero directas de fuentes que la compañía controla directamente o que das que es responsable directamente.
2 Las emisiones Alcance 2 son emisiones de gases de efecto invernadero indirectas por energía adquirida, vapor, calefacción de distrito o enfriamiento, combustibles que son generados externamente pero consumidos por la compañía.
3 Las cifras clave fueron auditadas con el fin de obtener aseguramiento limitado como parte de un compromiso de aseguramiento por separado del informe de sustentabilidad.

En consecuencia, el Grupo Mercedes-Benz está intensificando sus esfuerzos para utilizar menores volúmenes de materias primas y otros materiales en sus centros de producción.

Para sus centros de producción en todo el mundo, el Grupo Mercedes-Benz ha fijado objetivos de reducción del consumo de energía y agua, del volumen total de residuos y del volumen de residuos para eliminación por vehículo. Para alcanzar sus objetivos, el Grupo utiliza la gestión de recursos a escala de todo el Grupo con sus sistemas de gestión medioambiental y energética para garantizar que se desarrollan las medidas adecuadas, se adaptan a los retos cuando es necesario y se supervisan.

Para garantizar unas operaciones de fabricación eficientes, de alta calidad, conformes a la ley y respetuosas con el medio ambiente, hemos establecido sistemas de gestión medioambiental de acuerdo con EMAS o ISO 14001 en nuestros centros de producción. Desde 2012, también hemos introducido sistemas de gestión de la energía certificados de acuerdo con la norma DIN EN ISO 50001 en nuestros centros de producción alemanes. Estos sistemas de gestión energética se certifican a intervalos regulares. Actualmente también estamos implantando sistemas ISO 50001 en una serie de centros individuales fuera de Alemania. De acuerdo con la norma, hemos integrado la gestión ambiental y energética en nuestra organización.

La eficacia de los sistemas de gestión es supervisada por auditores externos en el marco del proceso de certificación (ISO 14001, EMAS, ISO 50001), así como, en el sector ambiental, por evaluaciones internas de riesgos medioambientales (proceso de diligencia debida ambiental). También tenemos un proceso estandarizado para inspeccionar y evaluar los centros de producción consolidados del Grupo cada cinco años. Los resultados de este proceso se comunican a la dirección de la planta y de la empresa correspondiente para que se lleven a cabo las optimizaciones necesarias.

Las restricciones de viaje y las normas de cierre debido a la pandemia de COVID 19 impidieron que las inspecciones de los centros se realizaran como estaba previsto en 2021. Las inspecciones que tuvieron que ser canceladas se llevarán a cabo ahora en los próximos años para que el Grupo Mercedes-Benz pueda mantener el ciclo de cinco años. Seguimos con el proceso de información interna y nuestro control de las medidas de mejora como hasta ahora.

TEMAS DE EMPLEADOS

B.31

Objetivo	Horizonte Objetivo
Trabajo de recursos humanos en la transformación	
Dar forma a la transformación del Grupo de forma responsable, socialmente aceptable y orientada al futuro para los empleados del Grupo Mercedes-Benz	En curso
Asegurar cooperación constructive permanente entre la compañía y órganos representantes de empleados	En curso
Desarrollar aún más e insertar en el Grupo los *People Principles* para cooperación. La meta es establecer un entendimiento común de una cultura de administración ágil e innovador en la transformación	En curso
Asegurar estructuras de remuneración en línea con índices de mercado mediante cumplimiento con la Política Mundial de Compensaciones	En curso
Apoyar y mejora acuerdos flexibles y modernos de jornadas laborales	En curso
Capacitación y desarrollo profesional	
Asegurar un rango de alta calidad y basado en necesidades de profesiones cubiertas por nuestros programas de capacitación y programas duales estudio-trabajo	En curso
Reestructura y desarrollo periódico ulterior de programas de cualificación para nuestros empleados	En curso
Diversidad e Igualdad de oportunidades	
Igualdad de oportunidades para todos los empleados del Grupo Incremento en la proporción de mujeres y hombres en puestos directivos ejecutivos[1] a 30%	2030
Salud y seguridad en el trabajo	
Garantizar que los empleados puedan trabajar en un ambiente seguro y saludable	En curso
Utilizar un sistema de documentación de accidentes estandarizado a nivel mundial e introducirlo en sitios de producción de Alemania.	2023

1 Directivos Nivel 3 y superiores— Grupo Mercedes-Benz nivel mundial (plantilla compañías totalmente consolidadas).

Trabajo de recursos humanos en la transformación

El Grupo Mercedes-Benz está en plena transformación hacia una movilidad en red y sin emisiones a escala local. Esta transformación no sólo afecta a productos, tecnologías y modelos de negocio. Los procesos y las estructuras de trabajo están cambiando de forma tan fundamental como las tareas de los empleados, los perfiles laborales y la cooperación dentro del Grupo Mercedes-Benz.

Un total de 168.797 empleados[1] en todo el mundo utilizan sus habilidades, innovación y dedicación para ayudar a garantizar que el Grupo pueda superar con éxito los retos asociados.

Junto con ellos y su motivación esencial, así como su voluntad de cambio, esta transformación es una enorme oportunidad para una empresa de éxito sustentable. El objetivo del Grupo Mercedes-Benz es configurar los cambios necesarios para sus empleados de forma responsable, socialmente aceptable y orientada al futuro.

Por ello, el Grupo Mercedes-Benz también invierte continuamente en medidas de cualificación de sus empleados y contrata nuevo personal cuyos perfiles de cualificación serán necesarios en el futuro. Para atraer a estos empleados y retenerlos a largo plazo, el Grupo Mercedes-Benz toma medidas para crear un entorno laboral atractivo y orientado al futuro para sus empleados, entre otras cosas ofreciéndoles formas de trabajo modernas y flexibles que mejora continuamente. Especialmente en tiempos difíciles como los que vivimos, la cooperación respetuosa y basada en la confianza entre los trabajadores y la dirección es extremadamente importante. Por ello, el Grupo Mercedes-Benz fomenta una cultura empresarial y de gestión diversa e integradora. El Grupo también quiere hacer posible un entorno laboral seguro y saludable.

Transformación responsable

Dependiendo de su cartera de productos y del tamaño de sus operaciones, los centros del Grupo Mercedes-Benz, y por tanto los distintos grupos de empleados de la compañía, se ven afectados en distinto grado por la digitalización y la transformación del sector de la movilidad y el transporte en un sistema de movilidad eléctrica.

Para que la transformación tenga éxito, debe tener un destino final y una hoja de ruta para llegar a él. Por este motivo, las distintas sedes (actualmente las principales plantas de componentes y montaje) están desarrollando objetivos para el proceso de transformación. También están identificando los temas clave que se traducirán en medidas específicas y se aplicarán posteriormente. Ejemplos de estas medidas son los programas de cualificación y reciclaje. La iniciativa Pioneros Digitales forma parte de este enfoque. En 2022, los empleados de producción de Berlín y Stuttgart-Untertürkheim pudieron realizar un reciclaje personalizado sobre temas de digitalización. Para más información, véase Formación y desarrollo profesional, nuevos programas de cualificación y aprendizaje para empleados.

1 Plantilla a partir del 31.12.2022 sin incluir trabajadores temporales durante las vacaciones, estudiantes de máster integrado, becarios, estudiantes en prácticas, doctorandos, expertos senior y becarios.

Otro de los objetivos del Grupo Mercedes-Benz es conseguir que los empleados se adapten a los cambios que se avecinan en la transformación, así como motivarlos y capacitarlos para que participen activamente en el proceso de cambio. Para ello, en 2022 puso en marcha la iniciativa TransformatiON - Gemeinsam auf- brechen (TransformatiON - Ponerse en marcha juntos) en el Powertrainverbund (red de cadenas cinemáticas). TransformatiON utiliza la información, la interacción, el diálogo y la retroalimentación como elementos centrales que se ofrecen en nuevos formatos y a través de nuevos canales. Estos formatos y canales se están desarrollando con la ayuda de los Embajadores de la Transformación, empleados de diversas unidades y funciones que participan activamente en el proceso de cambio y sirven de contacto para sus compañeros.

Sin embargo, el cambio requiere seguridad por encima de todo. Por eso la compañía firmó un acuerdo que ofrece a los empleados de Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG y Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG una garantía de seguridad en el empleo hasta 2029. El acuerdo excluye la posibilidad de despidos relacionados con la compañía hasta el 31 de diciembre de 2029.

Cultura de cooperación y gestión

El Grupo Mercedes-Benz cree que la interacción entre estrategia y cultura corporativa ofrece una ventaja competitiva clave. Por ello, la compañía trabaja constantemente para mejorar su cultura de gestión y la forma en que cooperan las personas en toda la organización.

La iniciativa "Leadership 2020" que se puso en marcha ya en 2016 (conocida posteriormente como "Leadership 20X") sentó las bases del éxito futuro del Grupo Mercedes-Benz. Grupos de trabajo con una composición diversa de empleados y directivos acordaron con el Consejo de Administración del Grupo Mercedes-Benz AG cómo debe entenderse un buen liderazgo y qué cambios estructurales y herramientas son necesarios para transformar la forma de trabajar actual (Game Changer). Uno de los resultados de los grupos de trabajo fue People Principles for cooperation: Espíritu pionero, Agilidad, Propósito, Empoderamiento, Orientación al cliente, Co-creación, Aprendizaje y Driven to Win. La iniciativa finalizó en 2021, pero los principios se siguen utilizando como base para el liderazgo y la cooperación en el Grupo Mercedes-Benz.

El marco resultante, dentro del cual el Grupo pretende seguir desarrollando su cultura, es parte integrante de los procesos de desarrollo de recursos humanos y toma de decisiones, así como de las estructuras organizativas y los métodos y herramientas de trabajo. Las unidades utilizan la base compartida de los Principios de las Personas para centrarse en sus propias áreas específicas y desarrollar las medidas a adoptar.

El Grupo quiere capacitar a los directivos para que desempeñen sus importantes funciones en la transformación técnica, estratégica y cultural. El nuevo mundo híbrido del trabajo plantea diferentes retos para la cultura de liderazgo dentro del Grupo. Para apoyar a los directivos en sus funciones y tareas en la medida de lo posible, el Grupo Mercedes-Benz les ofrece cursos de formación presenciales y en línea centrados en las oportunidades y el marco del liderazgo. Además, la compañía perfecciona continuamente estos cursos.

"*Gear-up - increase your leadership impact*", por ejemplo, es un programa de desarrollo digital que aborda de forma específica los nuevos retos relacionados con el liderazgo en materia de innovación, cooperación, desarrollo sustentable y resiliencia personal. Otro programa conocido como "*Shaping the Future - Leading for Success*" se centra en el tema de la aplicación de la estrategia y la configuración de la transformación. Más concretamente, se trata del complejo entorno y los retos que de él se derivan en términos de gestión y liderazgo. En este programa, especialistas internos y externos imparten conferencias que generan impulso y ofrecen espacio para debates e intercambios. Ambos programas se ofrecen a ejecutivos previamente designados por su división y RRHH.

Remuneración atractiva y transparente

El Grupo Mercedes-Benz remunera el trabajo de acuerdo con los mismos principios en todas sus empresas del mundo. La Política Corporativa de Remuneraciones, válida para todos los grupos de empleados, establece las condiciones marco y los requisitos mínimos para el diseño de los sistemas de remuneración. Entre otras cosas, estipula que la cuantía de la remuneración se determina en función de los requisitos del perfil del puesto en cuestión (teniendo en cuenta, por ejemplo, los conocimientos, la experiencia, las responsabilidades y el poder de decisión de la persona) y, en su caso, el rendimiento. Sin embargo, no tiene en cuenta el sexo, el origen u otras características personales. El departamento de auditoría interna realiza auditorías internas anuales aleatorias para determinar si se cumplen determinados aspectos de la política.

A este respecto, el Grupo también tiene en cuenta las condiciones del mercado local y los datos de referencia, ya que el Grupo Mercedes-Benz desea ofrecer a sus empleados salarios y prestaciones habituales en el sector y en los respectivos mercados.

La remuneración variable de los directivos (gerentes de los niveles 1-3 y ejecutivos de nivel 4) se basa no sólo en objetivos financieros, sino también en objetivos de transformación y objetivos no financieros.

Modernos acuerdos sobre la jornada laboral

El Grupo Mercedes-Benz sigue desarrollando su cultura de trabajo y, por tanto, también su ordenación del tiempo de trabajo. En el futuro utilizará cada vez más formas híbridas de trabajo y permitirá así a sus empleados, en función de sus tareas y de los procesos de trabajo que utilicen, trabajar a distancia o in situ en sus oficinas.

Esta libertad creativa común debería contribuir a mejorar el rendimiento y la satisfacción de los empleados del Grupo Mercedes-Benz en Alemania. Con su amplio acuerdo para toda la empresa sobre el trabajo móvil, en vigor desde 2016, y en un proceso de diálogo constante con el comité de empresa, el Grupo crea el marco necesario para los modelos de trabajo híbridos.

En Alemania, el Grupo Mercedes-Benz también ofrece una amplia gama de modalidades de trabajo a tiempo parcial: por ejemplo, los empleados pueden reducir su jornada laboral y repartir sus horas diarias, semanales o mensuales en un periodo de uno a cinco días, o trabajar en régimen de tiempo parcial bloqueado (alternancia entre trabajo a tiempo completo y tiempo libre).

El Grupo Mercedes-Benz también promueve los acuerdos de trabajo compartido a todos los niveles, especialmente en Alemania. Además, los empleados de Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG y Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG pueden acordar tomarse un año sabático de entre tres meses y un año. La reincorporación posterior está garantizada. Los empleados que deseen obtener cualificaciones adicionales - incluida la realización de estudios universitarios- también pueden acordar una excedencia de tres a cinco años con reincorporación garantizada.

Participación y codeterminación de empleados

El Grupo Mercedes-Benz se compromete a cumplir con sus responsabilidades sociales y hace todo lo posible por tener en cuenta tanto los intereses económicos del Grupo como los intereses de sus empleados. Por esta razón, el Grupo Mercedes-Benz en Alemania colabora con el órgano de representación de los trabajadores para que éstos participen activamente en los asuntos del Grupo. Uno de los objetivos es garantizar una cooperación constructiva entre la dirección de la empresa y el órgano de representación de los trabajadores.
Además, la dirección de la empresa y el órgano de representación de los trabajadores mantienen un diálogo permanente.

El Grupo Mercedes-Benz reconoce el derecho de sus empleados a constituir órganos de representación y a negociar convenios colectivos para regular las condiciones de trabajo. También reconoce su derecho a la huelga de acuerdo con la legislación vigente. Entre los interlocutores importantes se encuentran los comités de empresa locales, el *General Works Council* (Comité General de Empresa), el *European Works Council* (Comité de Empresa Europeo) y el *World Employee Committee* (Comité Mundial de Empleados) (WEC). Existen convenios colectivos para la mayoría de los empleados del Grupo. Dichos acuerdos se aplican a todos los empleados no exentos sujetos a convenios colectivos en Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz AG y en otras unidades del Grupo.

Los resultados de los diálogos en curso, y por lo tanto también los derechos de los empleados, se definen, entre otras cosas, en una serie de acuerdos a nivel de planta y de empresa que abordan multitud de cuestiones como el trabajo móvil, los permisos familiares y la asistencia sanitaria a domicilio.

En el marco del enfoque "*Electric only*", por ejemplo, en 2022 se acordó una nueva configuración de la producción europea para los próximos años. El acuerdo prevé que las operaciones de producción de la cartera de productos reposicionada se centren en los vehículos eléctricos del segmento de lujo. La concentración en plataformas eléctricas de nueva generación es un paso decisivo para asegurar el futuro de las plantas europeas de producción de vehículos y de sus puestos de trabajo.

En 2002, Mercedes-Benz Group AG publicó sus propios Principios de Responsabilidad Social para todo el Grupo, basados en las normas laborales y sociales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Estos principios fueron completamente reelaborados y ampliamente complementados en 2021 y reeditados como Principios de Responsabilidad Social y Derechos Humanos.

Las infracciones notificadas del Código de Integridad o de la normativa interna, así como de la normativa legal, que supongan un alto riesgo para el Grupo Mercedes-Benz y sus empleados son objeto de seguimiento por parte del sistema de denuncia de irregularidades, la Oficina de Prácticas Comerciales (BPO). Encontrará más información sobre la BPO en el capítulo Integridad y Cumplimiento.

Como participante en el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, el Grupo Mercedes-Benz se ha comprometido, entre otras cosas, a respetar los derechos clave de los empleados.

Resultados

La encuesta a los empleados de todo el Grupo es un indicador clave de la situación del Grupo Mercedes-Benz en relación con diversas cuestiones desde el punto de vista de los empleados, y de dónde hay todavía potencial de mejora. Uno de los temas abordados es la cultura corporativa. Por lo general, el Grupo Mercedes-Benz realiza la encuesta al menos cada dos años; la última encuesta se llevó a cabo en 2021. Entre las grandes encuestas se lleva a cabo una encuesta por muestreo representativo más breve, conocida como *Pulse Check*. Estas encuestas garantizan que las empresas del Grupo reciban una amplia retroalimentación de sus empleados. También hay otros canales abiertos para que los empleados y directivos proporcionen sus opiniones.

Las medidas se derivan como parte del proceso de seguimiento de la encuesta a los empleados. Por ejemplo, una medida de la Encuesta de Empleados de 2021 fue la introducción de una evaluación de puntos fuertes para todos los directivos del Grupo en todo el mundo. Esta evaluación ayuda a los directivos a identificar sus puntos fuertes individuales y a aprender a comprenderlos mejor. Pueden utilizar lo aprendido para desarrollarse personalmente, reforzar sus equipos y promover la cultura corporativa.

Durante el año examinado, el Grupo Mercedes-Benz también amplió su programa de liderazgo para incluir elementos que permitan a los directivos identificar los próximos retos y requisitos del liderazgo, y obtener las cualificaciones para abordarlos.

La transformación de la economía plantea retos a las empresas, y el año pasado no fue diferente en este sentido. Ha puesto de manifiesto la importancia de establecer asociaciones constructivas entre los trabajadores y la dirección, así como entre la dirección de la empresa y el órgano de representación de los trabajadores, porque sólo así se pueden encontrar soluciones viables.

Con este objetivo, el Grupo Mercedes-Benz y el órgano de representación de los trabajadores lograron alcanzar acuerdos a largo plazo en 2022. Entre otras cosas, la nueva configuración de la producción acordada prevé que varias plantas de montaje de toda Europa empiecen a fabricar productos con nuevas tecnologías. De este modo se garantizará el futuro de los centros en cuestión y de los puestos de trabajo que ofrecen.

Además, se han fijado objetivos para las plantas de Hamburgo y Berlín. Sobre esta base ya se han puesto en marcha y aplicado medidas iniciales, en particular medidas de cualificación como la iniciativa *Digital Pioneers*.

En el Grupo Mercedes-Benz se aplican normas internacionales, como el principio de igualdad de retribución por un trabajo de igual valor en la respectiva empresa, independientemente de la diferencia de género.

El departamento de auditoría interna realiza auditorías internas anuales aleatorias para determinar si se cumplen determinados aspectos de la Política Corporativa de Remuneración. La empresa no tuvo conocimiento de ninguna violación material de la política durante el año de referencia.

En 2022, los gastos de los empleados de la empresa en todo el mundo para una plantilla de 171,382 trabajadores de media (incluidos los trabajadores temporales durante las vacaciones) ascendieron a:

- € 13.684 miles de millones en sueldos y salarios
- € 2.239 miles de millones en servicios de bienestar social; y
- € 0.578 miles de millones en prestaciones para jubilación

Capacitación y desarrollo profesional

La transformación está cambiando numerosos perfiles laborales, tareas y perfiles de requisitos. Esto está transformando las cualificaciones necesarias para muchos puestos. La gama de la cartera de profesiones de formación ofrecida por el Grupo Mercedes-Benz en Alemania, y los cursos de estudio ofrecidos en programas duales de estudio y trabajo, también están cambiando como consecuencia de ello.

El Grupo Mercedes-Benz invierte ampliamente en programas de formación y desarrollo profesional para sus empleados y ajusta continuamente sus programas de cualificación y desarrollo de RRHH. La empresa también ha lanzado una ofensiva mundial de cualificación conocida como Turn2Learn, cuyo objetivo es mantener la competitividad del Grupo Mercedes-Benz a largo plazo.

Organización y acuerdos

Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG y Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG estructuran sus procesos de formación y cualificación en toda Alemania conforme a diversos acuerdos de ámbito empresarial. Se trata, entre otros, de un acuerdo empresarial sobre cualificación y del acuerdo empresarial 2022 sobre la integración de plataformas de aprendizaje externas en los programas de cualificación del Grupo Mercedes-Benz. Ambos acuerdos pretenden reforzar la responsabilidad compartida de directivos y empleados en las medidas de cualificación. Además, los acuerdos sirven para estandarizar el proceso de cualificación, estructurarlo de forma más eficiente e integrar elementos de formación externa en la cartera de aprendizaje.

El Grupo Mercedes-Benz emplea un enfoque sustentable de planificación y desarrollo de personal porque necesita empleados altamente cualificados con las competencias adecuadas, ya sea en el campo de la movilidad eléctrica o en una de las muchas disciplinas digitales que están adquiriendo cada vez más importancia.

¿Qué tipo de conocimientos y competencias necesita Mercedes-Benz AG para llevar a cabo con éxito la transformación? ¿Dispone la empresa del personal con las competencias adecuadas? Estas y otras cuestiones importantes se abordan en la *Tech-Academy Production and Supply Chain Management* de Mercedes-Benz Autos, por ejemplo.

Becarios y estudiantes

Durante el año de referencia, los becarios y participantes en programas duales de trabajo y estudio iniciaron su formación profesional en el Grupo Mercedes-Benz en Alemania. La formación profesional se lleva a cabo en un sistema dual, es decir, en plantas/oficinas y en escuelas de oficios. El Grupo Mercedes-Benz también ofrece programas duales de trabajo y estudio para cursos de licenciatura reconocidos a nivel internacional en diferentes centros de la empresa en toda Alemania. Las clases se complementan con trabajos prácticos en Alemania y en el extranjero.

El Grupo Mercedes-Benz ha establecido un Sistema de Formación Mercedes-Benz para Alemania que estandariza el contenido de la formación en todos los centros y divisiones. Se realizan controles periódicos para comprobar que los contenidos son fáciles de utilizar y están actualizados y que no se producen duplicaciones.
Los formatos híbridos permiten tanto el aprendizaje presencial como los componentes del curso en línea. El objetivo es crear programas de capacitación eficientes y de alta calidad que resulten atractivos para los aprendices y los participantes en programas de formación dual.

Los programas de formación del Grupo Mercedes-Benz se basan fundamentalmente en las necesidades. Por ejemplo, el Grupo analizó los requisitos de las futuras profesiones de TI y se basó en ello para ampliar su cartera con el fin de incluir profesiones de formación digital para TI en el sector industrial, y también introdujo un curso de estudio centrado en la interfaz entre TI e ingeniería eléctrica (sistemas embebidos). En 2022, también probó el uso en los programas de formación de contenidos relacionados con la inteligencia artificial ofreciendo un módulo de cualificación adicional, entre otras cosas.

Nuevos programas de aprendizaje y cualificación para empleados

El Grupo Mercedes-Benz ofrece a sus empleados una amplia gama de oportunidades de desarrollo profesional y personal. Lleva a cabo un gran número de programas de formación para asegurarse de que su personal dispone de las cualificaciones adecuadas. También mejora continuamente estos programas para garantizar que sus empleados sigan siendo empleables a largo plazo en un entorno cambiante, y que nunca pierdan su capacidad innovadora. El Grupo Mercedes-Benz está reorientando su enfoque de cualificación en el marco de su iniciativa Turn2Learn, que sitúa el aprendizaje permanente y la formación continua de los empleados en el centro de sus actividades de desarrollo sustentable del personal. A la luz de la transformación, el Grupo Mercedes-Benz en Alemania se está centrando en las cualificaciones que son cruciales para la digitalización del Grupo y la aplicación con éxito de su estrategia empresarial sustentable. La iniciativa Turn2Learn aborda el sistema de cualificación en todo el Grupo Mercedes-Benz.

Entre otras cosas, la iniciativa se está utilizando para combinar y optimizar los programas de formación y educación existentes, que se están complementando con oportunidades a gran escala para el aprendizaje electrónico a través de plataformas de aprendizaje externas. En el marco de este sistema de cualificación, los empleados pueden, por ejemplo, definir sus propios itinerarios de aprendizaje para una formación continua profesional específica y orientada al futuro. A la hora de seleccionar los formatos, el Grupo Mercedes-Benz procura que los empleados ejerzan la mayor autodeterminación posible.

La *Tech Academy Production and Supply Chain Management* de Mercedes-Benz Autos analiza las necesidades actuales y futuras de personal para las áreas de producción y las funciones interdepartamentales, por ejemplo, en las áreas de aseguramiento de la calidad y planificación de la producción, así como para la logística de Mercedes-Benz Autos. La Tech Academy utiliza los análisis para desarrollar medidas de cualificación y reciclaje orientadas al futuro y en línea con las necesidades de grupos específicos. La cooperación entre la Tech Academy y los representantes de las unidades de producción especializadas de Mercedes Benz Autos condujo a la creación del Centro de Transformación a mediados de 2021. Este grupo de trabajo gestiona todas las medidas de cualificación y reciclaje en todas las unidades y departamentos. También utiliza análisis de necesidades de personal para desarrollar perfiles de cualificación para las funciones clave que deben cubrirse.

También se ha creado una Tech Academy que ofrece componentes de formación orientados al futuro y basados en las necesidades para los empleados de las unidades de desarrollo del Grupo Mercedes-Benz en Alemania.

Dentro de la organización de ventas de Mercedes-Benz Group AG, la unidad de negocio Mercedes-Benz Global Training sirve de pilar central para el desarrollo y la cualificación de los empleados de las operaciones minoristas alemanas e internacionales. Además de la formación y certificación del personal de ventas y servicios, así como de la dirección de los concesionarios, la unidad ofrece formación avanzada completa y diversos cursos de formación sobre productos. Además, se centra, entre otras cosas, en contenidos de cualificación para sistemas eléctricos/electrónica y alta tensión. Para los empleados de la sede central y de sus propias empresas de ventas, Mercedes-Benz Group AG ofrece programas de formación continua que se han ampliado ampliamente como parte de la iniciativa Turn2Learn, por ejemplo, en las áreas de digitalización y ciencia de datos.

Resultados

El Grupo Mercedes-Benz en Alemania quiere garantizar la calidad de sus programas de formación profesional y de formación dual. También quiere asegurarse de que puede ofrecer una gama de profesiones moderna y basada en las necesidades en ambas áreas. Por ello, la empresa ha redefinido la cartera de profesiones para sus programas de formación y para la Universidad Dual para el periodo hasta 2025, y también ha modificado las profesiones, los cursos de estudio y las cifras de contratación para cada grupo profesional. El desarrollo ulterior de los contenidos de formación en 2022 también supuso el diseño y lanzamiento en los centros de formación de nuevos componentes de cualificación interna para los aprendices que abordan temas como la ciberseguridad, la programación y la toma de decisiones basada en datos. Estos componentes también incluyen amplios programas de cualificación para los propios formadores.

Con el fin de ampliar la gama existente de programas de cualificación para los empleados del Grupo Mercedes-Benz, el órgano de representación de los empleados y la dirección de la empresa concluyeron en 2022 un acuerdo para toda la empresa que regula el uso de plataformas de aprendizaje. Esto ha hecho posible que un gran número de empleados de todo el mundo obtengan licencias para acceder a dichas plataformas externas. En el año del informe, las medidas de cualificación siguieron centrándose en la digitalización y la movilidad eléctrica.

Diversidad e igualdad de oportunidades

El Grupo Mercedes-Benz está comprometido con la tolerancia, la apertura y la equidad, y promueve la diversidad y la igualdad de oportunidades. Con medidas y actividades adecuadas, desea fomentar un entorno laboral en el que los empleados, independientemente de su edad, origen étnico y nacionalidad, género e identidad de género, capacidad física o intelectual, religión y visión del mundo, orientación sexual y origen social puedan desarrollar libremente sus talentos.

Áreas estratégicas de acción

La diversidad y la igualdad de oportunidades forman parte de la estrategia empresarial del Grupo Mercedes-Benz. La sustentabilidad, la integridad y la diversidad son los fundamentos de esta estrategia. Los ámbitos de acción estratégicos generales para promover la diversidad y la igualdad de oportunidades son la promoción de la mujer, la internacionalidad y la igualdad de oportunidades. El área de acción de internacionalidad se desarrolló por primera vez durante el año de referencia.

El Grupo Mercedes-Benz quiere cubrir más puestos de alta dirección con mujeres cualificadas. El objetivo es aumentar la proporción de mujeres en estos puestos hasta el 30 % en 2030.

El Grupo Mercedes-Benz está firmemente convencido de que un entorno justo y apreciativo permite aprovechar todo el potencial de una plantilla diversa, y por eso la empresa promueve la igualdad de oportunidades.

El Grupo Mercedes-Benz también quiere fomentar la internacionalidad, la mentalidad global y la diversidad cultural de su plantilla para seguir siendo un empleador atractivo en el futuro. Para ello, el Grupo intenta aunar diversos puntos de vista en todos los niveles jerárquicos.

Gestión activa de diversidad y oportunidades iguales en el Grupo

El Grupo Mercedes-Benz espera de sus empleados un trato respetuoso, abierto y justo. Los directivos son un modelo para seguir y, por tanto, tienen una responsabilidad especial a la hora de garantizar una cultura empresarial marcada por el aprecio. El Grupo Mercedes-Benz presentó su concepción de la diversidad y la igualdad de oportunidades en su declaración de principios "*Uniqueness makes us strong*", firmada por todos los miembros del Consejo de Administración.

El marco y los procesos en este ámbito han sido diseñados por las funciones para todo el Grupo Gestión de la Inclusión, Integridad y Diversidad, esta última parte de Recursos Humanos. Definen áreas estratégicas de actuación en cooperación con el Consejo de Adminsitración del Grupo Mercedes-Benz AG e inician proyectos globales, programas de formación y medidas de concientización.

El Grupo Mercedes-Benz también anima a sus empleados a aceptar misiones internacionales. La Política de Movilidad Global, desarrollada a tal efecto, se utiliza entre otras cosas para apoyar adecuadamente a los asignados.

El sistema de gestión de la diversidad y la inclusión se basa en el principio de igualdad de oportunidades para todos los empleados. La idea es atraer siempre al Grupo a los especialistas y directivos más cualificados y apoyar su desarrollo profesional, independientemente de su edad, etnia, sexo, orientación e identidad sexual y capacidad psicológica y física.

Los empleados del Grupo Mercedes-Benz que hayan sido víctimas de discriminación, intimidación o acoso sexual, o que observen un comportamiento inadecuado por parte de sus compañeros, pueden denunciar tales infracciones de la política a sus supervisores, al departamento de RRHH, al servicio de asesoría, a la organización de servicios médicos de su planta, al comité de empresa o al comité de representantes de la dirección. Otros puntos de contacto son el *infopoint integrity* y el sistema de denuncia de irregularidades de la Oficina de Prácticas Comerciales (BPO) del Grupo. La BPO es responsable de las infracciones de leyes y reglamentos.

En el año de referencia se creó una plataforma externa de asesoría en línea para complementar estos puntos de contacto internos en este ámbito. Los empleados del Grupo Mercedes-Benz en Alemania pueden utilizar la plataforma para obtener información sobre acoso sexual, discriminación e intimidación. También pueden utilizar una función de chat anónimo para obtener asesoría. La plataforma, que está disponible inicialmente en Alemania, tiene por objeto apoyar las actividades preventivas en el Grupo Mercedes-Benz y ayudar a aumentar la sensibilización sobre las diversas cuestiones entre los empleados.

Medidas de concientización y cualificación para empleados

El Grupo Mercedes-Benz utiliza diversas medidas para sensibilizar a los empleados de todo el mundo sobre cuestiones relacionadas con la diversidad y la igualdad de oportunidades. Se trata, entre otras cosas, de programas de sensibilización y cualificación, actos informativos y programas especiales de tutoría para mujeres.

Desde 2021, el Grupo Mercedes-Benz utiliza una herramienta de aprendizaje electrónico cuyo objetivo es aumentar la concientización sobre la necesidad de una interacción apreciativa, así como sobre los posibles obstáculos, y mostrar cómo cada empleado puede contribuir a este desarrollo. Esta herramienta de formación está a disposición de los empleados de todo el mundo y se ofrece en 11 idiomas.

El Grupo Mercedes-Benz también utiliza sus canales de comunicación interna para sensibilizar sobre temas importantes. Por ejemplo, la empresa lanzó una campaña de comunicación en Alemania para acompañar la introducción de la nueva plataforma de asesoría en línea que ofrece información y apoyo anónimo a los empleados que han sufrido o conocen casos de acoso sexual, discriminación o intimidación. La campaña utilizó diversos medios internos para recordar a todos los empleados que deben tratarse con respeto.

Cada año, el Grupo dedica un día específicamente a la diversidad: el Día de la Diversidad del Grupo Mercedes-Benz. Experimentar conscientemente la diversidad, adoptar nuevas perspectivas y comprender cómo todos los empleados pueden beneficiarse de la diversidad y la igualdad de oportunidades son objetivos centrales del Grupo Mercedes-Benz. El Día de la Diversidad se celebró por décima vez en el año que nos ocupa. Durante el evento, se invitó a los empleados a debatir diversos temas y a formular preguntas. El Día de la Diversidad también se aprovechó para realizar otras actividades locales relacionadas con la diversidad en todo el mundo.

Resultados

El Grupo Mercedes-Benz utiliza los datos pertinentes de sus sistemas de información sobre recursos humanos para examinar los progresos realizados en el aumento de la proporción de mujeres en puestos de alta dirección. Los resultados se comunican periódicamente al Consejo de Administración del Grupo Mercedes-Benz AG de forma estandarizada.

Ya en 2006, el Grupo Mercedes-Benz se fijó el objetivo de aumentar de forma continua y sustentable la proporción de mujeres en puestos ejecutivos (nivel 3 y superior) en todo el mundo hasta el 20% para finales de 2020. Este objetivo se alcanzó, por lo que el Consejo de Administración del Grupo Mercedes-Benz AG decidió durante el año de referencia seguir aumentando la proporción de mujeres en puestos ejecutivos de la empresa hasta el 30 % para 2030.

A 31 de diciembre de 2022, las mujeres ocupaban el 24.7 % de los puestos directivos del Grupo Mercedes-Benz en todo el mundo[1].

Los conceptos de diversidad empleados para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia se presentan en la Declaración sobre Gobierno Corporativo según las secciones 289f, 315d del Código de Comercio alemán (HGB).

Salud y seguridad en el trabajo

El Grupo Mercedes-Benz quiere garantizar que sus empleados puedan trabajar en un entorno seguro y saludable. Ya se trate del diseño ergonómico del puesto de trabajo, de programas de mantenimiento de la salud o de formación en seguridad laboral, el objetivo global del Grupo es evitar riesgos para la salud y mantener la salud de sus empleados a largo plazo.

1 Plantilla, compañías totalmente consolidadas

Por ello, el Grupo Mercedes-Benz utiliza un sistema holístico de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo que también incluye un sistema de gestión de la calidad. Se centra principalmente en medidas preventivas que revisa y desarrolla continuamente.

Durante el ejercicio, el Grupo Mercedes-Benz reorientó estratégicamente su sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo y definió nuevos objetivos y metas. Entre otras cosas, se añadió el bienestar como área de acción estratégica adicional y se definió dentro del Grupo por primera vez. De acuerdo con la definición, el tema se divide en las áreas de bienestar emocional, físico, social y financiero.

Requerimientos, políticas, organización y responsabilidades

La estrategia de seguridad laboral del Grupo Mercedes-Benz incluye normas para el diseño de los puestos y procesos de trabajo. El objetivo es reducir sistemáticamente los riesgos laborales y sanitarios. El Grupo Mercedes-Benz opera sobre la base de directrices uniformes a escala mundial para la prevención de riesgos. La política de salud y seguridad en el trabajo del Grupo, que incluye las Normas Mínimas de Salud y Seguridad Corporativas, así como las directrices de salud y seguridad en el trabajo que se definen en un acuerdo a nivel de todo el Grupo, sirven como normas generales de validez internacional. Todas estas políticas, así como todas las leyes aplicables en cada país en el que opera la empresa, deben cumplirse. Todas las directrices internas se basan en normas internacionales y leyes nacionales y hacen hincapié en la obligación de los directivos de actuar con responsabilidad. Además, subrayan la responsabilidad de los propios empleados.

Las cuestiones de salud y seguridad en el trabajo en todo el Grupo son gestionadas por la unidad de Salud y Seguridad, que forma parte de Recursos Humanos y está bajo la dirección del Médico Jefe del Grupo Mercedes-Benz en Alemania.

El Grupo Mercedes-Benz registra información sobre accidentes y riesgos laborales mediante sus sistemas de documentación de accidentes.

Las cuestiones de salud y seguridad en el trabajo también se debaten periódicamente en diversos comités, como la Comisión de Seguridad, Medio Ambiente y Salud en el Trabajo, así como con los representantes de los comités de empresa y los representantes del Grupo.

Haciendo frente a COVID 19

Para frenar la propagación del Covid 19, los empleados de los centros del Grupo Mercedes-Benz recibieron información sobre diversas medidas y normas. En Alemania, se pusieron en práctica en relación con la Ley de Protección contra las Infecciones. Durante el año de referencia, el Grupo revisó y perfeccionó repetidamente su estrategia de higiene, basada en la evaluación de riesgos. Entre otras cosas, esta estrategia se modificó en respuesta a los cambios en el marco jurídico y a los acontecimientos relacionados con pandemias.

Ya en 2020, el Grupo Mercedes-Benz amplió su sistema global de documentación de accidentes para incluir un módulo de documentación de emergencia para registrar los casos de Covid 19. Este módulo incluye un proceso digital integrado de notificación de infecciones que permite la rápida documentación de todos los casos de Covid 19 entre los empleados y, por tanto, un rápido seguimiento de los posibles contactos por parte del servicio médico de la planta y los directivos.

Gestión de riesgos

El Grupo Mercedes-Benz quiere evitar que sus empleados sufran accidentes o vean mermada su salud. Por ello, la unidad de Salud y Seguridad aplica un enfoque preventivo y evalúa en una fase temprana los riesgos potenciales de los puestos y procesos de trabajo. La unidad de Salud y Seguridad aplica un sistema de gestión de riesgos de seguridad en las propias plantas de producción del Grupo que se ajusta a la Política de Salud y Seguridad en el Trabajo del Grupo. Salud y Seguridad también define instrumentos y procesos de evaluación de riesgos que se aplican a nivel local.

Además, se utiliza un procedimiento normalizado para determinar si la política del Grupo en materia de salud y seguridad en el trabajo se ha aplicado debidamente en toda la organización. Para ello, cada centro que emplea a más de 500 personas o tiene un nivel de riesgo correspondiente es visitado y evaluado aproximadamente cada cinco años.

Las evaluaciones de riesgos son una herramienta importante con la que el Grupo Mercedes-Benz evalúa los riesgos potenciales. El Grupo Mercedes-Benz está digitalizando partes de este proceso de gestión de riesgos mediante una herramienta en línea que está disponible en todo el mundo. La herramienta la proporciona la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo (EU-OSHA) y se ha ampliado para los fines de la empresa. Muestra los riesgos específicos que pueden surgir en un área de responsabilidad concreta. El usuario sólo tiene que decidir si las medidas sugeridas bastan para reducir el riesgo a un nivel aceptable. Sobre esta base, el usuario sólo tiene que decidir si las medidas sugeridas bastan para reducir el riesgo a un nivel aceptable. Esta evaluación del riesgo se utiliza como base para generar automáticamente documentos de instrucciones. El Grupo Mercedes-Benz también evalúa el estrés mental y ergonómico causado por los puestos de trabajo y el entorno laboral correspondiente.

Gestión de la salud de la Compañía y la salud mental

El Grupo Mercedes-Benz ofrece a sus empleados en Alemania asesoría y exámenes de salud laboral, así como medidas y servicios del programa de salud y el servicio de asesoría social de la propia empresa. El Grupo Mercedes-Benz quiere promover la salud mental y física de sus empleados con su sistema de gestión de la salud empresarial en Alemania. Este objetivo se promueve con la ayuda de campañas, ofertas de asesoría y cualificación, así como con medidas preventivas, terapéuticas y de rehabilitación. En 2021, el comité de empresa y la dirección del Grupo alcanzaron un acuerdo sobre salud mental en el lugar de trabajo para Alemania con el objetivo de mantener y promover la salud mental de los empleados. A escala internacional, el Grupo Mercedes-Benz se centra en la asistencia médica y la coordinación de medidas relacionadas con pandemias y estrategias de prevención, así como en la ergonomía.

En el Grupo Mercedes-Benz, la medicina del trabajo incluye programas y medidas para la prevención de las enfermedades profesionales y las enfermedades relacionadas con el trabajo, así como para la promoción de la salud en el lugar de trabajo.

Evaluación digital de riesgos
Las evaluaciones de riesgos son una herramienta importante con la que el Grupo puede evaluar los riesgos potenciales. Hemos digitalizado partes de este proceso de gestión de riesgos mediante una herramienta en línea que se está poniendo a disposición de todo el mundo. La herramienta la proporciona la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo (EU-OSHA) y se ha ampliado para los fines del Grupo. Esta muestra los riesgos específicos del usuario que pueden surgir en un área determinada. El usuario sólo tiene que decidir si las medidas sugeridas son suficientes para reducir el riesgo a un nivel aceptable. Esta evaluación de riesgos se utiliza como base para generar automáticamente documentos de instrucciones.

Concientización sobre temas de seguridad laboral
El Grupo Mercedes-Benz utiliza medios como vídeos, diversos portales de información y cursos de formación en línea para concienciar a sus empleados sobre cuestiones de ergonomía y seguridad laboral. Los nuevos empleados reciben una formación inicial sobre los aspectos de su puesto de trabajo relacionados con la seguridad. Posteriormente, se les exige que participen en sesiones informativas de concientización sobre seguridad que se celebran periódicamente.

¡Durante el ejercicio, el Grupo Mercedes-Benz puso en marcha un nuevo proyecto denominado "We Work SAFE! El objetivo es establecer una cultura de seguridad sustentable que permita reducir a largo plazo el número de accidentes laborales. Varios grupos de trabajo están elaborando medidas para concienciar a los empleados de la importancia de esta cuestión. Estas medidas incluyen los Principios de Seguridad en el Trabajo que se aplican en todo el Grupo. El proyecto también hace un uso intensivo de los canales de comunicación interna y los programas de formación que promueven una cultura de la seguridad. También se están normalizando y digitalizando los canales de notificación.

Resultados
Se han aplicado diversas medidas, que incluyen normas de seguridad e higiene, estrategias de pruebas y ofertas de vacunación en relación con Covid-19, en un intento de proteger a los empleados lo mejor posible.

Durante el año de referencia, la planta de Sindelfingen obtuvo por primera vez la certificación voluntaria ISO 45001 de su sistema de gestión. Independientemente de cualquier auditoría de certificación externa, el Grupo Mercedes-Benz revisa las normas de seguridad en sus propios centros de producción aproximadamente cada cinco años para comprobar si cumplen las normas de la política corporativa vinculante en materia de salud y seguridad en el trabajo y si existe un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo (OHSMS, por sus siglas en inglés) operativo. Durante el año de referencia, se evaluaron, según lo previsto, los centros de producción de Mercedes-Benz Vans en Düsseldorf y Ludwigsfelde (ambos en Alemania), Vitoria (España), Ladson (Estados Unidos) y Buenos Aires (Argentina).

Un procedimiento de notificación eficaz ayuda al Grupo Mercedes-Benz a alcanzar sus objetivos de salud y seguridad en el trabajo. Además de su sistema alemán de documentación de accidentes, el Grupo Mercedes-Benz introdujo en 2019 un sistema de documentación de accidentes que las sedes y filiales internacionales pueden utilizar para notificar accidentes. El Grupo Mercedes-Benz utiliza las cifras proporcionadas por el sistema para elaborar informes mensuales sobre las estadísticas de accidentes de todo el Grupo en consonancia con la normativa aplicable en materia de protección de datos. Durante el año de referencia, los centros de producción del Grupo Mercedes-Benz tuvieron una frecuencia de accidentes de 4.8[1 2].

En el año examinado también se hicieron preparativos para la aplicación del sistema internacional de documentación de accidentes en los centros alemanes. El objetivo es utilizar un sistema uniforme en todo el mundo a partir de 2023.

Cada accidente se analiza para determinar la secuencia de los acontecimientos. También se exige a las unidades afectadas que pongan en marcha medidas preventivas. Los datos sobre accidentes de los que otras sedes pueden aprender y derivar medidas se envían a todos los expertos en seguridad laboral de todas las sedes del mundo.

1 Número de accidentes relacionados con el trabajo que resultaron en por lo menos 1 día perdido por 1 millón de horas de asistencia.
2 Las cifras clave fueron auditadas para obtener aseguramiento limitado como parte de un compromiso de aseguramiento por separado del informe de sustentabilidad.

TEMAS SOCIALES

Seguridad vial

B.32

Objetivo	Horizonte Objetivo
Mejorar más sistemas de prevención de accidentes	En curso
Vehículos incluso más seguros para ocupantes en accidentes y después	En curso
Vehículos incluso más seguros para otros usuarios de caminos, como peatones	En curso
Mejorar seguridad vial general vía iniciativas de seguridad	En curso
Expandir automatización de funciones de conducción para SAE nivel 2–4	En curso
Continuar integración de aspectos sociales y éticos sistemas conducción automatizada Nivel 2–4	En curso

La seguridad forma parte de la esencia de la marca Mercedes-Benz. Conducir sin accidentes: esta visión impulsa al Grupo Mercedes- Benz y es un elemento fijo de su estrategia empresarial sustentable. Los sistemas de asistencia al conductor del Grupo tienen por objeto ofrecer a conductores y pasajeros un alto nivel de seguridad. Estos sistemas pueden ayudar a los conductores a evitar o gestionar con seguridad situaciones críticas en la carretera con el fin de proteger tanto a los ocupantes del vehículo como a otros usuarios de los caminos.

Concepto de seguridad holística

El Grupo Mercedes-Benz utiliza su concepto holístico de Seguridad Integral en sus actividades de desarrollo de vehículos. Este concepto se utilizó por primera vez a finales de los años 90 para describir cómo Mercedes-Benz había dividido la utilización de los sistemas de seguridad en cuatro fases: Asistencia durante la conducción, Preparación para un posible accidente, Protección durante un accidente y Ayuda después de un accidente. Las medidas de seguridad del Grupo establecen un puente entre la seguridad activa y pasiva dentro de estas cuatro fases, es decir, entre la prevención de accidentes (fases 1 y 2) y la protección cuando se produce un accidente (fases 3 y 4). Los objetivos y decisiones en el ámbito de la seguridad vial están garantizados y son tomados por el Comité Directivo de Seguridad Integral (LK IS). Depende directamente del Comité Ejecutivo de Investigación y Desarrollo de Mercedes-Benz Autos.

Cooperación para mejorar más la seguridad vehicular

El objetivo de aumentar la seguridad en carretera solo puede alcanzarse mediante la colaboración, y por eso el Grupo Mercedes-Benz establece asociaciones y participa en proyectos de investigación. El Grupo Mercedes-Benz participa en el proyecto de cooperación estratégica Tech Center i-protect desde 2016. En el proyecto participan socios de empresas, administraciones públicas e institutos científicos. En el marco de esta cooperación, por ejemplo, el Grupo Mercedes-Benz trabaja en proyectos como los nuevos sistemas de retención para el interior de los vehículos del futuro. También está utilizando métodos digitales de investigación de accidentes y probando nuevos enfoques, como el uso de simulaciones de accidentes con modelos digitales de seres humanos.

Enfoque integrado

Menos accidentes, mayor seguridad vial: éste es uno de los objetivos asociados a la utilización de sistemas de vehículos automatizados y autónomos. En la consecución de estos objetivos, no deben ignorarse los riesgos éticos y jurídicos asociados a los sistemas automatizados, por lo que el Grupo Mercedes-Benz ya los tiene en cuenta en el desarrollo de productos en Mercedes-Benz Autos. La empresa está aplicando principios y normas de protección de datos a lo largo de toda la cadena de valor de acuerdo con la máxima de "*privacy by design*". El Grupo también está integrando consideraciones éticas en los sistemas de conducción condicionalmente automatizados y altamente automatizados mediante el uso de su principio de "*ethics by design*" y el desarrollo continuo de estos sistemas.

El Grupo utiliza un enfoque integrado para responder a las cuestiones técnicas, jurídicas, éticas y de certificación y seguridad relacionadas con la conducción automatizada en Mercedes-Benz Autos. Un equipo interdisciplinario evalúa el posible impacto de las nuevas tecnologías y desarrolla y aplica soluciones equilibradas para hacer frente a sus efectos.

Sistemas de asistencia al conductor garantizan mayor seguridad

Los sistemas de asistencia y seguridad de Mercedes-Benz aspiran a ofrecer un alto nivel de seguridad. Por ejemplo, los vehículos Mercedes-Benz equipados con sistemas de asistencia a la conducción ayudan al conductor en las maniobras de dirección, frenado y aceleración (SAE Nivel 2). Los sistemas de asistencia a la conducción pueden reaccionar de forma diferente ante el peligro de colisión, dependiendo de la situación. El sistema Active Brake Assist, incluido de serie en los automóviles Mercedes-Benz, es un buen ejemplo de ello. El Active Brake Assist puede ayudar a reducir la gravedad de los accidentes -o incluso evitarlos por completo- en los que se vean implicados vehículos que circulan por delante o peatones que cruzan la calzada. Además, el asistente de limitación de velocidad se integró en otros modelos en 2022, y también se han ampliado sus funciones.

Las mejores calificaciones y un premio

Los modelos de Mercedes-Benz Autos obtienen repetidamente las mejores calificaciones en las pruebas de seguridad realizadas por institutos independientes. En este sentido, cabe destacar las calificaciones que Mercedes-Benz recibe regularmente del *American Insurance Institute for Highway Safety* (Instituto Americano de Seguros para la Seguridad en la Carretera) (IIHS). La calificación del IIHS[1] evalúa la seguridad en caso de colisión y los sistemas de prevención de accidentes e iluminación.

La Clase E y la Clase GLE de Mercedes-Benz recibieron la distinción TOP SAFETY PICK+ para el modelo del año 2022, mientras que el GLC recibió la distinción TOP SAFETY PICK 2022.

Además, el Mercedes EQE recibió dos veces la máxima calificación: la máxima calificación de cinco estrellas en las clasificaciones de seguridad Euro NCAP[2] y la calificación global de "muy bueno" para el paquete opcional de asistencia a la conducción en la clasificación especial para sistemas de asistencia, así como un premio especial Euro NCAP Advanced Award[3] por su sistema de comunicación Car-to-X.

La nueva Clase T de Mercedes-Benz Vans participó en la prueba de seguridad independiente Euro NCAP[4] en julio de 2022. Con su rendimiento en las cuatro categorías de seguridad de ocupantes, seguridad infantil, protección de peatones y sistemas de asistencia recibió cinco de cinco estrellas..

Conducción condicionalmente autónoma

Con el DRIVE PILOT, el Grupo Mercedes-Benz pretende dar un paso decisivo hacia la conducción condicionalmente automatizada (SAE Nivel 3).5 El DRIVE PILOT se puso a la venta en Alemania en mayo de 2022, después de que la Autoridad Federal Alemana de Transporte Automotor concediera al nuevo sistema una licencia para operar como sistema SAE Nivel 3 sobre la base de la normativa UN-R157, válida a nivel internacional. Desde ese momento, los clientes que conduzcan un Mercedes-Benz Clase S o EQS con el equipamiento opcional correspondiente pueden cambiar a la automatización condicional de la conducción (SAE Nivel 3) en tráfico congestionado, así como en atascos (hasta 60 km/h) en tramos seleccionados de las autopistas alemanas.

1 Más información IIHS: Clase E w iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/e-class-4-door-sedan/2023, GLC w iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/glc-4-door-suv/2022, GLE w iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/gle-class-4-door-suv/2023
2 Más información sobre los resultados de las pruebas según Euro NCAP: EQE w euroncap.com/en/results/mercedes-benz/eqe/47133
3 Más información sobre la comunicación Car-2-X w euroncap.com/en/ratings-rewards/euro-ncap-advanced-rewards/2022-mercedes-benz-car-to-x-communication/
4 Más información resultados de las pruebas según Euro NCAP; Clase T w euroncap.com/en/results/mercedes-benz/t-class/46257
5 El sistema realiza todas las tareas de conducción en circunstancias específicas. Incluso en el nivel SAE 3, el conductor debe poder reanudar todas las tareas de conducción en cualquier momento cuando se le solicite.

Representación responsable y transparente de nuestros intereses

B.33

Objetivo	Horizonte Objetivo
Usar promoción política responsablemente para lograr metas corporativas sustentables y facilitar el proceso de formación de opiniones a nivel nacional e internacional	En curso
Hito: apoyo a metas corporativas sustentables en relación con "*Electric only*" y producción local libre de emisiones mediante representación política de intereses	2039
Actividades de cabildeo comprensibles y verificables con base en criterios definidos de evaluación	2022
Hito: continuar entrevistas partes interesadas y derivar medidas necesarias para representación política de intereses	2022

La mitigación del cambio climático y la conservación de los recursos son dos de los retos existenciales de nuestro tiempo. Al mismo tiempo, cuanto más ambiciosos sean los objetivos fijados por los gobiernos, menos probable será que puedan alcanzarse únicamente con los esfuerzos de la industria automovilística y sus empresas. El marco político es la clave aquí, por lo que es necesario mantener un diálogo cooperativo entre el gobierno, las empresas y la industria, y la sociedad en general - y esto es exactamente lo que la unidad de Asuntos Exteriores del Grupo Mercedes-Benz trata de lograr.

Como actor del sector del transporte, el Grupo Mercedes-Benz apoya el Acuerdo de París sobre el Clima: Está convencido de los objetivos del acuerdo.

En consecuencia, la defensa política del Grupo está claramente alineada con su estrategia empresarial sustentable.

Con la inscripción legalmente obligatoria en el Registro de Cabildeo de Alemania, el Grupo Mercedes-Benz AG se ha comprometido, además de con sus propios principios en materia de lobbies, a cumplir el Código de Conducta para Representantes de Intereses en virtud de la Ley de Registro de Cabildeo. Ha asumido otros compromisos al acreditar voluntariamente a sus representantes políticos en el registro de transparencia del Parlamento de la UE. El Grupo también utiliza su propio Informe sobre la Política Climática del Grupo Mercedes-Benz (información adicional w group.mercedes-benz.com/investors/share/esg/) para informar sobre sus posiciones políticas. Además, el Grupo Mercedes-Benz publica en su página web (información adicional wgroup.mercedes-benz.com/company/advocacy/) más información sobre su postura en cuestiones estratégicas relevantes que afectan a sus grupos de interés. También en este caso se adhiere a los principios de representación transparente de intereses.

Gobierno
La unidad de Relaciones Exteriores (EA) es el órgano central de coordinación del diálogo político a escala nacional e internacional. Tiene su sede en Stuttgart y depende del Presidente del Consejo de Administración. La unidad EA configura las relaciones del Grupo Mercedes-Benz a través de una red global con oficinas en Berlín, Bruselas, Pekín y Washington, así como representaciones corporativas en diversos mercados.

El Grupo Mercedes-Benz utiliza procesos de cumplimiento establecidos en todo el Grupo para abordar los riesgos relacionados con la representación política de sus intereses. El sistema de denuncias de la Oficina de Prácticas Comerciales (BPO) acepta quejas e informes relacionados con cuestiones de cumplimiento.

El Grupo Mercedes-Benz organiza periódicamente cursos de formación obligatorios para garantizar que los empleados cumplen los requisitos legales y las directrices y políticas internas. La unidad de Integridad y Asuntos Legales es responsable de dichos cursos. EA apoya los cursos cuando es necesario aportando su experiencia política. Al inicio de su relación laboral, los empleados ajenos a Asuntos Externos cuyos puestos también les obligan a representar a Mercedes-Benz en el entorno político de su mercado (por ejemplo, los puestos de dirección de planta) suelen participar en un proceso especial de incorporación (en forma de módulo de formación interactivo en línea) que los prepara para sus tareas y les da a conocer las políticas pertinentes.

Donaciones a partidos y aportaciones políticas
Además, la política del Grupo Mercedes-Benz sobre Cabildeo, Contribuciones Políticas y Donaciones a Partidos Políticos define los enfoques responsables que deben utilizarse en relación con las subvenciones, las donaciones a partidos políticos y otros instrumentos para representar los intereses de la empresa en el ámbito político. La empresa también cuenta con una Política de Donaciones y Patrocinios.

El Grupo Mercedes-Benz AG no realizó ninguna contribución financiera o no financiera a partidos políticos durante el periodo de referencia. Esta decisión no se basó en acontecimientos políticos o económicos de actualidad.

B.34

Ejemplos de instrumentos de diálogo con partes interesadas

Información	Diálogo	Participación
– Informe de sustentabilidad e informes regionales – Sitio web corporativo – Portal del empleado y canales de comunicación interna – Prensa y relaciones públicas – Blogs y redes sociales – Visitas a la planta, recepciones, Museo Mercedes-Benz – Declaraciones medioambientales de las plantas – Comunicación en el mercado de capitales – Informe sobre política climática – Clasificaciones y ratings de sustentabilidad	– Diálogo anual sobre sustentabilidad (Alemania/regiones) – Diálogo local con residentes y municipios – Sesiones de diálogo interno sobre integridad y cumplimiento – Portal de proveedores – Participación en iniciativas y redes de sustentabilidad – Conferencias especializadas sobre temas y debates sociales – Debates sobre temas y proyectos – Formatos de diálogo sobre cuestiones orientadas al futuro: grupos de reflexión, hackathons, retos de ideación – Foro de sustentabilidad – Eventos del mercado de capitales: jornadas del mercado de capitales, conferencias de inversionistas, roadshows	– Consulta a las partes interesadas en grupos de trabajo temáticos – Consejo Asesor para la Integridad y la Sustentabilidad – Revisión inter pares en el marco de iniciativas de sustentabilidad como el Pacto Mundial de las Naciones Unidas

Diálogo y eventos

Para el Grupo Mercedes-Benz, el compromiso de las partes interesadas es una de las claves para lograr una transformación sustentable. Las conversaciones con las personas implicadas en las decisiones políticas se centran preferentemente en la búsqueda de soluciones sustentables para abordar los retos sociales.

En el marco de la representación política responsable de sus intereses, el Grupo Mercedes-Benz trata continuamente de establecer y mantener un diálogo con representantes gubernamentales y políticos en sus sedes de todo el mundo, y siguió haciéndolo en el ejercicio objeto del informe. El Grupo Mercedes-Benz también comparte ideas e información con otros grupos de interés e individuos, incluidos grupos activos en la política y la sociedad, líderes de opinión, expertos, ciudadanos, representantes de empresas y organizaciones no gubernamentales (ONG). Junto con estos grupos de interés, el Grupo Mercedes-Benz apoya el proceso de formación de opinión tanto a nivel nacional como internacional para promover los objetivos empresariales sustentables y la transformación de la industria automovilística. También aborda cuestiones de futuro relevantes para el Grupo que van más allá de las cuestiones centrales de la automoción y las transmite a la dirección del Grupo en el contexto del trabajo estratégico.

Para facilitar debates abiertos con una amplia gama de grupos de interés, Asuntos Exteriores también organiza sus propios actos a escala regional, nacional e internacional.

En el marco de su enfoque responsable de la representación de sus intereses y la gestión previsora de los riesgos, el Grupo Mercedes-Benz entabla un diálogo específico con las partes interesadas locales de la administración y la sociedad al planificar nuevos proyectos o cuando surge la necesidad de abordar cuestiones relacionadas con sus centros. Los miembros del Consejo de Administración también participan en el diálogo local. Mediante el mapeo de las partes interesadas, se analizan de antemano las posiciones de las partes interesadas pertinentes. El principal objetivo es conciliar los intereses de los emplazamientos en cuestión con los deseos y preocupaciones de los residentes locales y establecer condiciones que beneficien a todas las partes implicadas.

Encontrará más información sobre las partes interesadas a lo largo de la cadena de suministro en el capítulo Cumplimiento Social.

El Diálogo Político Regional es un formato de evento de Asuntos Exteriores que se celebra desde hace tiempo. En julio de 2022 se debatieron con representantes de gobiernos estatales y locales los retos y oportunidades asociados a la transformación de la industria automovilística, así como la actual estrategia corporativa.

Junto con sus propios eventos en relación con la representación política de sus intereses, el Grupo Mercedes-Benz también participa en eventos externos con el fin de comprometerse con diversas partes interesadas. Entre otras cosas, el Grupo participa en la plataforma para el diálogo estratégico del gobierno estatal de Baden-Württemberg para la industria del automóvil.

Además del diálogo directo con políticos y representantes gubernamentales y de grupos de interés que promueven el desarrollo sustentable, el Grupo Mercedes-Benz se mantuvo activo en diversas iniciativas y redes de sustentabilidad en 2022. Algunas de las iniciativas más importantes son el Pacto Mundial de las Naciones Unidas (UNGC), econsense - Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V. - Foro para el Desarrollo Sustentable de la Empresa Alemana, y el Consejo Empresarial Mundial para el Desarrollo Sustentable.

Resultados

Durante el año del informe, el Grupo Mercedes-Benz alcanzó su objetivo de "hacer que las actividades de los grupos de presión sean comprensibles y verificables sobre la base de criterios de evaluación definidos". El Grupo desarrolló un catálogo de criterios que pueden utilizarse para evaluar si sus posiciones de presión se corresponden con su estrategia, por ejemplo.

El Grupo Mercedes-Benz también logró otro hito en 2022: "continuar las entrevistas con las partes interesadas y adoptar las medidas necesarias para la futura representación política de sus intereses". Las entrevistas con las partes interesadas revelaron que el Grupo Mercedes-Benz es considerado un interlocutor digno de confianza en el ámbito político. No obstante, las entrevistas revelaron que aún existe potencial de mejora. Con el fin de utilizar eficazmente su potencial de mejora en este ámbito, el Grupo Mercedes-Benz ha publicado en Internet más información sobre sus posiciones de defensa de los temas más importantes que afectan al Grupo y a sus grupos de interés (información adicional w group.mercedes-benz.com/company/advocacy).

El Grupo Mercedes-Benz también sigue desarrollando su cartera de asociaciones para alcanzar sus objetivos comerciales sustentables. Durante el Diálogo sobre Sustentabilidad de 2022, los participantes en el taller de trabajo sobre asociaciones (incluidos representantes del Consejo Asesor para la Integridad y la Sustentabilidad y representantes de gobiernos, empresas y ONG) definieron criterios para garantizar asociaciones eficaces. Entre ellos figuran los siguientes: un objetivo claro para la asociación, un planteamiento sistemático, la definición de medidas de rendimiento, el fomento de la confianza mutua, un intercambio abierto de conocimientos (código abierto) y la escalabilidad de los planteamientos para una solución..

Diálogo sobre Sustentabilidad.

Como organización que opera a escala mundial, el Grupo Mercedes-Benz quiere contribuir a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sustentable de las Naciones Unidas. Un instrumento importante para la aplicación de estos objetivos es la comunicación con las partes interesadas en forma de Diálogo sobre Sustentabilidad, que se celebra anualmente en Stuttgart desde 2008 y reúne a diversos grupos de partes interesadas con miembros del Consejo de Administración del Grupo Mercedes-Benz AG y la dirección ejecutiva.

En 2022, el Grupo Mercedes-Benz celebró el Diálogo sobre Sustentabilidad como evento híbrido. Más de 200 participantes externos e internos en un total de siete grupos de trabajo debatieron sobre diversos temas tanto in situ en Sindelfingen como en línea y también participaron en un diálogo público con las partes interesadas.

Además, se realizaron preparativos organizacionales y temáticos para los Diálogos sobre Sustentabilidad en China e India previstos para principios de 2023.

El Comité Asesor como fuente importante de apoyo

El Comité Asesor para la Integridad y la Sustentabilidad viene prestando apoyo a la labor de Sustentabilidad de la empresa desde 2012. Los miembros del comité son especialistas externos independientes de los campos de la ciencia y la empresa, así como de organizaciones cívicas, e incluyen expertos que poseen conocimientos especializados en materia de política medioambiental y social, desarrollo del transporte, tráfico y movilidad, y derechos humanos y cuestiones éticas. Los miembros del Comité Asesor apoyan al Grupo Mercedes-Benz con críticas constructivas sobre cuestiones relacionadas con la integridad y la responsabilidad corporativa. El Comité Asesor se reúne varias veces al año bajo la presidencia del miembro del Consejo de Administración responsable de Integridad y Asuntos Legales. Una de estas reuniones sirve específicamente para compartir información con otros miembros del Consejo de Administración y miembros del Comité de Vigilancia. En el marco de la Semana de la Estrategia Sustentable, los directores responsables de las distintas unidades especializadas se reúnen con los miembros del Comité Asesor para debatir los ámbitos de actuación y los elementos facilitadores identificados en la estrategia empresarial sustentable y hablar también de los objetivos, las estrategias, las medidas y los resultados obtenidos con ellas. El Comité Asesor también celebra reuniones periódicas con directivos y otros empleados para tratar temas específicos. En el año de referencia se crearon dos nuevos grupos de trabajo para reforzar este diálogo. El objetivo es promover debates más amplios sobre los temas "Integridad y empleados" y "Mitigación del cambio climático y conservación de recursos". En 2022, el Comité Asesor también abordó, entre otros, la nueva Estrategia de Ciudadanía Corporativa, la dimensión social de la sustentabilidad y su impacto en el Grupo Mercedes-Benz, y el tema de la neutralidad climática.

Programa de becas para jóvenes

"beVisioneers - The Mercedes-Benz Fellowship" (información adicional en bevisioneers.world) es el nombre con el que The DO School Fellowships gGmbH (La Escuela DO) ha diseñado un programa de apoyo. Está financiado por Mercedes-Benz AG a través de donaciones a The DO School y ejecutado por el equipo de expertos de la organización. Mercedes-Benz AG eligió a la Escuela DO tras un proceso de selección en varias fases y basándose en la experiencia y los conocimientos de la organización en el diseño y la ejecución de programas de apoyo globales.

El objetivo a largo plazo del programa es crear una comunidad mundial de personas cuyos proyectos de Sustentabilidad tengan un impacto positivo en el medio ambiente. El programa se financia con los ingresos de la subasta de un Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé de 1955 durante el año de referencia. El vehículo se vendió por € 135 millones. La mayor parte del producto de la subasta se utiliza para garantizar el financiamiento del programa mediante donaciones anuales a The DO Fellowship gGmbH.

INTEGRIDAD Y CUMPLIMIENTO

B.35

Objetivo	Horizonte Objetivo
Las actividades relacionadas con integridad del Grupo Mercedes-Benz están diseñadas para ayudar a la compañía a alcanzar los siguientes objetivos:	
– Minimizar riesgos mediante conocimiento y cumplimiento del Código de Integridad – Todos los empleados y directivos se comportan y actúan de forma ética y responsable – Pláticas y diálogo sobre temas clave de integridad – Retroalimentación de análisis de integridad se incorpora en medidas diseñadas para fortalecer cultura de integridad	En curso
Las actividades relacionadas con cumplimiento del Grupo Mercedes-Benz están diseñadas para ayudar a la compañía los siguientes objetivos clave, particularmente:	
– Respeto y priorizar derechos humanos – Cumplimiento con regulaciones de prevención de corrupción – Mantenimiento y promoción de competencia justa – Asegurar cumplimiento del producto con requerimientos técnicos y regulatorios – Observancia de leyes de Protección de datos – Cumplimiento con embargos y sanciones aplicables – Prevención de lavado de dinero y financiamiento del terrorismo	En curso

Las empresas sólo tienen éxito si sus acciones son éticas y legalmente responsables. Esto es especialmente cierto en tiempos de agitación y cambio como los que las empresas están experimentando actualmente. Por ello, la integridad y el cumplimiento son muy importantes para el Grupo Mercedes-Benz.

Una cultura corporativa de integridad

La industria automotriz se encuentra en un estado de cambio radical. Se están desarrollando nuevos campos de negocios y las nuevas tecnologías plantean nuevas cuestiones, tanto éticas como legales. Además, la pandemia de COVID 19 ha provocado profundas transformaciones en todo el mundo. En estos tiempos de cambio e incertidumbre, la acción basada en valores es más importante que nunca.

Es por eso por lo que la integridad es un elemento central de la cultura corporativa del Grupo Mercedes-Benz y un facilitador que forma parte integral de nuestra estrategia comercial sustentable. Para el Grupo, esto implica más que simplemente obedecer las leyes y regulaciones. El Grupo Mercedes-Benz también alinea todas sus acciones con principios compartidos, que incluyen especialmente la equidad, la responsabilidad, el respeto, la apertura y la transparencia.

Integridad en nuestras actividades comerciales diarias

En el Grupo Mercedes-Benz, la integridad, el cumplimiento y los asuntos legales se combinan en una sola división del Consejo de Administración. La División de Integridad y Asuntos Legales apoya a todas nuestras unidades corporativas en sus esfuerzos por integrar estos temas en nuestras actividades comerciales diarias.

La Unidad de Gestión de la Integridad y Responsabilidad Corporativa es responsable de promover y mejorar la integridad dentro de nuestra empresa y de crear una comprensión compartida de la integridad. El objetivo es evitar posibles riesgos que puedan surgir debido a comportamientos poco éticos y contribuir así al éxito a largo plazo de nuestra compañía. El Titular de Gestión de la Integridad y Responsabilidad Corporativa reporta directamente al miembro del Consejo de Administración que es responsable de Integridad y Asuntos Legales.

Principios corporativos y el Código de Integridad

El Grupo Mercedes-Benz anima y capacita a sus empleados para que defiendan consecuentemente sus principios corporativos. El Código de Integridad, que es válido en todo el Grupo, les sirve de guía porque sirve de norma compartida de valores, define las directrices de toda conducta y ayuda a la empresa a tomar las decisiones correctas.

El Código de Integridad es vinculante para todos los empleados del Grupo Mercedes-Benz y de las empresas del Grupo. Empleados de diversas unidades de todo el mundo contribuyeron a formular el Código de Integridad. Está disponible en diez idiomas e incluye, entre otras cosas, normas relativas a las medidas de prevención de la corrupción, la defensa de los derechos humanos, la gestión de datos y el cumplimiento de los requisitos técnicos de los productos. Los empleados pueden consultar el Código de Integridad en el portal del empleado, junto con detalles sobre cómo debe aplicarse y otra información clave como preguntas frecuentes, puntos de contacto y personas de contacto.

El Grupo Mercedes-Benz también ha formulado un conjunto especial de requisitos para los directivos en el Código de Integridad. En particular, espera que los directivos sirvan de modelo con su comportamiento ético y ofrezcan así orientación a los empleados.

Durante el año de referencia, el Grupo revisó el contenido del Código de Conducta para incluir temas como el bienestar de los animales. El Código de Conducta revisado se comunicó a los empleados a principios de 2023.

Información, diálogo y capacitación

El Grupo Mercedes-Benz establece *Infopoint Integrity* en 2015 con el fin de promover una cultura corporativa de integridad. *Infopoint Integrity* es el punto de contacto para temas relacionados con el comportamiento ético. *Infopoint Integrity* trabaja junto con especialistas incluyendo expertos en temas legales y de recursos humanos, protección de la información, cumplimiento, diversidad y sustentabilidad. Proporciona apoyo directo o conecta a los empleados con el socio de contacto adecuado.

Durante el año de referencia, el Grupo Mercedes-Benz reestructuró la cooperación y las actividades de la Red de Integridad. La Red de Integridad está formada por representantes de las unidades de negocio y sirve como plataforma de comunicación compartida, con el objetivo de integrar la integridad en la vida empresarial cotidiana. En 2022, la atención se centró en establecer este reajuste. La Dirección de Integridad controla la Red de Integridad y proporciona a los representantes contenidos, herramientas y formatos de diálogo según sea necesario.

Los empleados también pueden acceder al conjunto de herramientas de integridad a través del portal del empleado. El kit de herramientas contiene formatos para eventos de diálogo, herramientas para la autorreflexión, estudios de casos e información adicional sobre el tema de la integridad.

El Grupo hace especial hincapié en las conversaciones directas y, una vez más, organizó diversos actos de diálogo con empleados de todos los niveles jerárquicos y con partes interesadas externas. Estos actos de diálogo se llevaron a cabo de forma virtual debido a las medidas de protección en vigor a causa de la pandemia de Covid 19.

Además, los empleados de las áreas administrativas de Mercedes-Benz Group AG y de las empresas del Grupo realizan periódicamente un curso obligatorio de formación en Internet sobre integridad basado en el Código de Integridad. Dado que los directivos sirven de modelo, desempeñan una tarea especialmente importante en lo que respecta al cumplimiento, la integridad, los asuntos legales y la Sustentabilidad. Para ayudarles en la medida de lo posible a desempeñar esta función, el programa de formación también incluye un módulo especial obligatorio sobre gestión.

Encuesta a los empleados

Los resultados de la encuesta a los empleados de 2021 sobre Integridad y Cumplimiento se han incorporado a diversas medidas de seguimiento. Los directivos del Grupo Mercedes-Benz son responsables de su aplicación. Para apoyarles en su tarea, la unidad de Gestión de la Integridad y Responsabilidad Corporativa ofreció seminarios web durante el año de referencia. En ellos se presentaron los resultados de la encuesta, se ofrecieron explicaciones más detalladas y se presentaron herramientas para posibles actividades de seguimiento. La cultura de la integridad en el Grupo Mercedes-Benz se reevaluará en 2023.

Gestión del Cumplimiento basado en Valores

El cumplimiento basado en valores es una parte indispensable de las actividades comerciales diarias en el Grupo Mercedes-Benz, y está firmemente incorporado en nuestra cultura corporativa. Estamos sólidamente comprometidos con la conducta responsable. Espera que sus empleados cumplan con las leyes y regulaciones así como con auto compromisos voluntarios. El Grupo Mercedes-Benz también ha definido estas expectativas de forma vinculante en su Código de Integridad.

A través de su Sistema de Gestión del Cumplimiento (CMS, por sus siglas en inglés), el Grupo Mercedes-Benz tiene como objetivo promover el cumplimiento de las leyes y políticas en la compañía. Las medidas necesarias son definidas por nuestras organizaciones de cumplimiento y asuntos legales en un proceso que toma debidamente en cuenta los requisitos comerciales de la Compañía.

B.36

El Sistema de Gestión del Cumplimiento



Puntos focales del sistema de gestión del cumplimiento

Lucha contra la corrupción. El Grupo Mercedes-Benz se ha comprometido a luchar contra la corrupción, porque la corrupción socava la competencia leal y, por tanto, perjudica a la empresa y a la sociedad. Las medidas de prevención de la corrupción del Grupo Mercedes-Benz van más allá del cumplimiento de las leyes nacionales y abarcan también las directrices de la Convención de la OCDE sobre la lucha contra la corrupción de agentes públicos extranjeros en las transacciones comerciales internacionales (1997) y la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (2003).

El Programa de Cumplimiento de Prevención de la Corrupción del Grupo Mercedes-Benz se basa en el Sistema de Gestión de Contenidos (CMS) de todo el Grupo. Con el fin de garantizar una evaluación externa independiente del Programa de Cumplimiento para la Prevención de la Corrupción, el Grupo Mercedes-Benz AG encargó a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft una auditoría del Sistema de Gestión del Cumplimiento para la prevención de la corrupción de conformidad con la Norma 980 del Instituto de Auditores Públicos de Alemania. Esta auditoría, que se basó en los principios de adecuación, aplicación y eficacia, concluyó con éxito a finales de 2019.

Promoción de la competencia justa. El Programa de Cumplimiento Antimonopolio de todo el Grupo está orientado a las normas nacionales e internacionales para garantizar una competencia leal. El programa establece una norma empresarial vinculante y válida en todo el mundo que define cómo deben evaluarse las cuestiones relacionadas con la legislación antimonopolio. Mediante una línea directa de asesoramiento, directrices y apoyo práctico, Mercedes-Benz Group AG ayuda a sus empleados de todo el mundo a reconocer situaciones que puedan ser críticas desde la perspectiva de la defensa de la competencia y a actuar de conformidad con todas las normativas.

La responsabilidad de diseñar y aplicar medidas para hacer frente a posibles riesgos antimonopolio recae principalmente en la dirección de la respectiva empresa del Grupo. El Grupo Mercedes-Benz supervisa las actividades de gestión de la empresa respectiva en el marco de la dirección del Grupo. Como complemento, las unidades de Cumplimiento, Legal, Producto y Tecnología y Auditoría Corporativa llevan a cabo actividades de supervisión en las divisiones de la empresa.

Con el fin de garantizar una evaluación externa independiente del Programa de Cumplimiento en materia de Defensa de la Competencia, Mercedes-Benz Group AG encargó a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft la auditoría del Sistema de Gestión de Cumplimiento en materia de Derecho de la Competencia de conformidad con la Norma 980 del Instituto de Auditores Públicos de Alemania. Esta auditoría, que se basó en los principios de adecuación, aplicación y eficacia, se completó con éxito por segunda vez a finales de 2021, tras haberse realizado también en 2016.

Cumplimiento de los requisitos técnicos y regulatorios

Para Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes, el cumplimiento técnico significa adherirse a las leyes relacionadas con la tecnología, los requisitos reglamentarios y las normas. El objetivo es identificar los riesgos en el proceso de creación del producto (desarrollo y certificación del producto) en una fase temprana y aplicar medidas preventivas. Para ello, el Grupo ha establecido un Sistema de Gestión del Cumplimiento Técnico (tCMS) en sus divisiones de automoción. El objetivo del Grupo Mercedes-Benz es garantizar que Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes cumplan todos los requisitos legales y reglamentarios a lo largo de todo el proceso de desarrollo y certificación del producto. El tCMS define valores, principios, estructuras y procesos con el fin de proporcionar a los empleados orientación y guía, especialmente en lo que se refiere a cuestiones difíciles sobre cómo interpretar los reglamentos técnicos.

Las declaraciones de compromiso "*Speak up*" y "*Judgement calls*", formuladas conjuntamente por el equipo de gestión de la integridad y las unidades de desarrollo, proporcionan a todos los empleados de las unidades de desarrollo y certificación una base para un entendimiento común del comportamiento responsable en el proceso de creación de productos y están firmemente arraigadas en las respectivas organizaciones mediante medidas adicionales dentro de las unidades.

Con el fin de garantizar una evaluación externa independiente del tCMS, Mercedes-Benz Group AG encargó a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft una auditoría del tCMS centrada en la relevancia de las emisiones, de conformidad con la norma 980 del Instituto de Auditores Públicos de Alemania. Esta auditoría, basada en los principios de adecuación, aplicación y eficacia, concluyó con éxito a finales de 2020.

Uso responsable de los datos. La responsabilidad de los datos es más que protección de datos. Los objetivos clave son el diseño sustentable de modelos de negocio basados en datos y el tratamiento responsable de los datos en interés de clientes, empleados y otras partes interesadas. Para alcanzar estos objetivos, el Grupo Mercedes-Benz ha introducido medidas como el establecimiento del Sistema de Gobierno de Datos para todo el Grupo. Este sistema se compone principalmente de la estructura de gobierno de datos, el modelo de datos, la cultura de datos y un sistema de gestión del cumplimiento de datos. El Sistema de Gestión del Cumplimiento de los Datos apoya al Grupo Mercedes-Benz en la planificación sistemática basada en el riesgo, la aplicación y la supervisión continua de medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos de protección de datos. Tiene en cuenta la normativa vigente en materia de protección de datos.

La aplicación del gobierno de datos en las divisiones del Grupo Mercedes-Benz es responsabilidad de los distintos órganos encargados de los datos y el análisis de datos. Dentro del Grupo Mercedes-Benz AG, se ha creado un Consejo de Gobierno Digital que incluye a miembros del Consejo de Administración. Desde principios de 2022, esta junta ha continuado el trabajo realizado anteriormente por el antiguo Comité de Gobierno de Datos. El órgano define el marco para los temas centrales de gobierno digital en todo el Grupo y apoya así la transformación digital del Grupo. El Encargado de Protección de Datos Corporativos del Grupo Mercedes-Benz realiza las tareas exigidas por la ley para garantizar el cumplimiento de las normas de protección de datos.

El Grupo Mercedes-Benz establece un alto estándar para el tratamiento de los datos personales de los clientes. Los clientes utilizan el Mercedes me Privacy Center, que se introdujo en 2021, para obtener una visión general más rápida y directa de qué datos personales suyos almacena la empresa. Pueden decidir para qué fines Mercedes- Benz está autorizada a utilizar estos datos. La facilidad de uso es lo más importante. El cliente puede navegar directamente a sus opciones disponibles a través de tres categorías intuitivas. Este servicio subraya los principios de elección y transparencia establecidos en la visión de los datos y defiende el tratamiento responsable de los mismos. Basándose en su visión de los datos y en los principios de la misma, el Grupo Mercedes-Benz se centró durante el ejercicio en reforzar la confianza de los clientes en el tratamiento de datos del Grupo Mercedes-Benz.

Cumplimiento con sanciones, controles a la exportación y prevención del lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo. El lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo causan un enorme daño, tanto a la economía como a la sociedad de igual forma. Incluso una acusación de lavado de dinero puede comprometer la reputación del Grupo y tener consecuencias financieras para el Grupo Mercedes-Benz, así como para nuestros accionistas y partes interesadas. Por esta razón, la prevención del lavado de dinero y la aplicación de medidas contra el lavado de dinero se han definido como objetivos centrales de cumplimiento en el Código de Integridad del Grupo.

Para combatir y prevenir eficazmente el lavado de dinero, el Grupo Mercedes-Benz ha establecido un modelo de dos pilares (comercio de bienes y servicios de movilidad), dirigido a tomar en cuenta los diversos requerimientos regulatorios en el área de comercio de mercancías, por una parte, y el área de servicios financieros, por otra parte. Utiliza un enfoque de cumplimiento integrado para comprobar las listas de sanciones aplicables y tomar medidas para la prevención del lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo. Por un lado, estas medidas tienen por objeto evitar que se eludan las sanciones y embargos supranacionales y nacionales; por otro, se trata de combatir el lavado de dinero, el financiamiento del terrorismo, la delincuencia organizada y otros tipos de delitos empresariales.

Organización del Cumplimiento

La organización de cumplimiento en el Grupo Mercedes-Benz está estructurada de forma funcional, regional y a lo largo de la cadena de valor. Como resultado, pueden proporcionar un apoyo eficaz, por ejemplo, mediante directrices y asesoría. Las personas de contacto están disponibles para cada función, división y región. Además, una red global de personas de contacto locales se asegura de que se cumplan nuestros estándares de cumplimiento. Las personas de contacto también ayudan a la dirección de las compañías del Grupo a implementar nuestro programa de cumplimiento en sus respectivos sitios.

Adicionalmente, nuestro Comité de Cumplimiento brinda orientación sobre temas generales de cumplimiento y monitorea las actividades para ver si nuestras medidas de cumplimiento son efectivas. La misión del Comité es reaccionar rápidamente a los cambios en los modelos comerciales y el entorno comercial, hacer frente a los desarrollos regulatorios y mejorar continuamente el CMS. El Comité de Cumplimiento está formado por representantes de los departamentos de cumplimiento y asuntos legales. Por lo general y cuando resulte necesario y está presidido por el Director de Cumplimiento (CCO) y Vicepresidente Legal de Producto y Tecnología.

El Director de Cumplimiento (CCO) y Vicepresidente Legal de Producto y Tecnología y el Vicepresidente y Abogado general del Grupo reportan directamente al miembro del Consejo de Administración para Integridad y Asuntos Legales y al Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia. También informan regularmente al Consejo de Administración en intervalos regulares y tal como resulte necesario sobre temas tales como el estado de CMS y su desarrollo ulterior, así como el sistema de denuncia de irregularidades BPO.

Además, el Director de Cumplimiento y el Vicepresidente Legal de Producto y Tecnología informa al Comité de Gestión de Riesgos del Grupo. Desde la perspectiva del Grupo Mercedes-Benz, la estructura de las líneas de información salvaguarda la independencia de los funcionarios de cumplimiento de las divisiones de negocios.

Riesgos de Cumplimiento

El Grupo Mercedes-Benz examina y evalúa a las compañías de nuestro Grupo y los departamentos corporativos de forma sistemática cada año para minimizar los riesgos de cumplimiento. En este proceso el Grupo Mercedes-Benz utiliza, por ejemplo, información disponible de forma centralizada sobre las compañías del Grupo, como los ingresos, los modelos de negocio y las relaciones con los socios comerciales. En caso de ser necesario, se complementa otra información de origen local. Los resultados de estos análisis son la base del control de riesgos de cumplimiento del Grupo.

Programa de Cumplimiento

El programa de cumplimiento comprende principios y medidas que están diseñados para minimizar los riesgos de cumplimiento y prevenir infracciones de leyes y regulaciones. Las medidas individuales se basan en el conocimiento adquirido a través de nuestro análisis sistemático de riesgos de cumplimiento. El Grupo Mercedes-Benz se enfoca, entre otras cosas, en los siguientes aspectos: la concientización continua sobre temas de cumplimiento, el seguimiento sistemático de la información recibida sobre mala conducta y la formulación de estándares claros para el comportamiento de nuestros socios comerciales. Abordaremos todos estos puntos con mayor detalle en una sección posterior.

El Sistema de Denuncia de Irregularidades BPO

El Sistema de Denuncia de Irregularidades de la Oficina de Prácticas Comerciales (BPO, por sus siglas en inglés) permite a todos los empleados del Grupo, así como a socios comerciales y denunciantes externos denunciar conductas indebidas en cualquier parte del mundo. La BPO está disponible las 24 horas del día para recibir información, que puede enviarse por correo electrónico o correo normal o completando un formulario especial en línea. También existen líneas directas externas de asesoría, que son gratuitas, en Brasil, Japón, Sudáfrica y los Estados Unidos. Los informes también se pueden enviar de forma anónima si las leyes locales lo permiten. En Alemania, los informes de denuncia de irregularidades también se pueden enviar a un intermediario neutral externo además de la BPO.

La información proporcionada al Sistema de Denuncia de Irregularidades BPO permite al Grupo Mercedes-Benz conocer los riesgos potenciales para el Grupo y sus empleados y socios comerciales, así como para proteger a personas que pueden ser dañadas a causa de mala conducta. Una política corporativa con validez global define los procedimientos de BPO y las responsabilidades correspondientes. Esta política tiene como objetivo garantizar un proceso justo y transparente que tenga en cuenta el principio de proporcionalidad para las partes afectadas, al tiempo que brinda protección a los denunciantes. También define un estándar para que el Grupo Mercedes-Benz evalúe incidentes de mala conducta y tome decisiones sobre sus consecuencias.

Si la evaluación inicial, basada en riesgos, de un incidente lo clasifica como una infracción de las reglas de bajo riesgo, la BPO entrega el caso a la unidad responsable, por ejemplo, el Departamento de Recursos Humanos, Seguridad Corporativa o Protección Corporativa de la Información. La unidad respectiva investiga el incidente y se ocupa del caso con su propia autoridad. Entre los ejemplos de infracciones de las reglas de bajo riesgo se incluyen el robo, el abuso de confianza y el enriquecimiento indebido valorado en menos de € 100,000, si la infracción no entra en la categoría de corrupción.

Si la evaluación inicial basada en el riesgo de la BPO clasifica un incidente como una infracción de las reglas de alto riesgo, la BPO entrega el caso a una unidad de investigación. La BPO brinda apoyo para la investigación subsiguiente hasta que se cierre el caso. Los ejemplos de infracciones de reglas de alto riesgo incluyen delitos relacionados con la corrupción, infracciones de la ley antimonopolio e infracciones de las regulaciones contra el lavado de dinero, así como infracciones de disposiciones técnicas vinculantes o regulaciones de protección ambiental. Los asuntos personales, tales como incidentes de acoso sexual o violaciones a derechos humanos, también pueden ser considerados infracciones de reglas de alto riesgo.

En un esfuerzo por aumentar constantemente la confianza en nuestro sistema de denuncia de irregularidades y darlo a conocer aún mejor a nuestros empleados, utilizamos una variedad de medidas de comunicación. Por ejemplo, proporcionamos materiales informativos como tarjetas de información específicas de cada país, guías de bolsillo y un video instructivo que está disponible en diez idiomas distintos. El Grupo Mercedes-Benz también lleva a cabo eventos de diálogo en los que proporcionamos a nuestros empleados información sobre la BPO. Adicionalmente, la compañía también informa periódicamente a los empleados sobre el tipo y la cantidad de infracciones denunciadas y ponemos a su disposición, de forma trimestral, casos de estudio.

Socios Comerciales y proveedores

El Grupo Mercedes-Benz no sólo espera que sus empleados cumplan las leyes y reglamentos. El Grupo también exige a sus socios comerciales y proveedores que se atengan a unos requisitos de cumplimiento claros, porque considera que la integridad y la conformidad con la normativa son una condición previa para una cooperación basada en la confianza. Las Normas para Socios Comerciales describen detalladamente lo que el Grupo Mercedes-Benz espera de sus socios comerciales.

En la selección de socios de ventas directas y en las asociaciones de ventas existentes, el Grupo garantiza que sus socios comerciales cumplan las leyes y observen los principios éticos. Para controlar esto, el Grupo Mercedes-Benz utiliza un Proceso de Diligencia Debida de Socios Comerciales de Ventas estandarizado globalmente y basado en el riesgo. Durante el año de referencia, el Grupo sometió a todos los nuevos socios comerciales a una auditoría de diligencia debida. Además, audita a los socios comerciales existentes como parte del proceso de supervisión. La supervisión en este ámbito está diseñada para garantizar que la empresa pueda identificar posibles violaciones de la integridad por parte de sus socios de ventas. El Grupo Mercedes-Benz también se reserva el derecho de poner fin a la cooperación o al proceso de selección de cualquier socio de ventas que no cumpla las normas del Grupo. Además, el Grupo Mercedes-Benz trabaja con sus unidades de compras para mejorar continuamente los procesos de selección y cooperación con los proveedores.

Las Normas de Abastecimiento Responsable del Grupo Mercedes-Benz sustituyeron a las Normas de Sustentabilidad para Proveedores en el año de referencia y, por tanto, ahora se aplican a los proveedores. Sobre la base de estas normas y del Código de Integridad, el Grupo Mercedes-Benz pone a disposición de cada uno de sus proveedores y socios comerciales un módulo de concienciación sobre el cumplimiento. El objetivo de estos módulos es sensibilizarles sobre los requisitos actuales de integridad y cumplimiento, como los relacionados con las medidas anticorrupción y el cumplimiento técnico. A través de estas medidas, el Grupo Mercedes-Benz también ofrece a sus proveedores y socios de ventas asistencia para hacer frente a posibles riesgos de cumplimiento.

Comunicación y Capacitación

El Grupo Mercedes-Benz ofrece una amplia gama de cursos de formación en materia de cumplimiento basados en su Código de Integridad, por ejemplo, cursos para empleados de áreas administrativas y para miembros del Comité de Vigilancia y de la dirección ejecutiva de las empresas del Grupo.

El contenido y los temas de los cursos de formación se adaptan a los papeles y funciones de cada grupo destinatario. Mercedes-Benz Group AG analiza periódicamente la necesidad de su programa de formación, lo amplía o adapta en caso necesario y realiza evaluaciones.

Efectividad

Cada año, el Grupo Mercedes-Benz comprueba los procesos y medidas del CMS y realiza análisis para averiguar si las medidas son adecuadas y eficaces. Para estas actividades, el Grupo Mercedes-Benz se basa en información sobre las empresas del Grupo, así como en información adicional recabada localmente. El Grupo también supervisa regularmente sus procesos sobre la base de indicadores clave de rendimiento, como la duración y la calidad de los procesos individuales. Para determinar estos indicadores, el Grupo Mercedes-Benz comprueba, entre otras cosas, si se cumplen los requisitos formales y si el contenido es completo. También tiene en cuenta los conocimientos adquiridos mediante evaluaciones internas y externas independientes.

Si los cambios en los riesgos o los nuevos requisitos legales exigen ajustes, el Grupo Mercedes-Benz adapta el CMS en consecuencia. Las empresas del Grupo aplican las medidas de mejora derivadas de este proceso. Las empresas también supervisan periódicamente estas medidas para determinar su eficacia e informan a los comités de dirección responsables sobre los resultados de su proceso de supervisión.

Infracciones Reportadas

El sistema de denuncia de irregularidades de la Oficina de Prácticas Comerciales (BPO) permite a todos los empleados, así como a socios comerciales y terceros, denunciar conductas indebidas en cualquier lugar del mundo. Durante el año del informe se abrieron un total de 72 nuevos casos (2021: 33 casos). En total, 19 casos se cerraron "con mérito". En estos casos, se confirmó la sospecha inicial. De estos casos, dos pertenecían a la categoría de Violaciones del Medio Ambiente, uno a la de Protección de Datos y cuatro a la de Daños a la Reputación. En diez casos se confirmaron acusaciones de comportamiento inapropiado de empleados hacia terceros, por ejemplo racismo o acoso sexual. Un caso pertenecía a la categoría de Derecho de la Competencia. Otro caso pertenecía a la categoría de Lesiones contra la integridad física. En cuanto a los casos cerrados "con fundamento", el Grupo Mercedes-Benz decide las medidas de respuesta adecuadas en consonancia con los principios de proporcionalidad y equidad. Las medidas de personal en 2022 incluyeron amonestaciones, advertencias y despidos sin previo aviso.

Cumplimiento Social

B.37

Objetivo	Horizonte Objetivo
Definir e implementar medidas de Protección para abordar el 100% de las materias primas de producción que supongan riesgo para violaciones de derechos humanos	2028
Hito: revisión 70% de todas las materias primas de producción utilizadas por el Grupo Mercedes-Benz que suponen un riesgo mayor de violación de derechos humanos y definir medidas necesarias para remediar	2025
Hito: revisión 50% de todas las materias primas de producción utilizadas por el Grupo Mercedes-Benz que supongan un riesgo de violaciones de derechos humanos y definir medidas necesarias para remediar	2023
Revisión 100% de grupos de mercancías de las cadenas de suministro de servicios que se usen y que supongan un mayor riesgo de violación de derechos humanos	2026

El objetivo del Grupo Mercedes-Benz es combinar la consecución del éxito empresarial con una actuación responsable frente al medio ambiente, las personas y la sociedad, y hacerlo a lo largo de toda la cadena de valor.

La expansión de la movilidad eléctrica, en particular, también está aumentando el interés público por el respeto de los derechos humanos en la cadena de suministro de la automoción, ya que la producción de pilas de batería requiere el uso de materias primas como el litio y el cobalto. Estas materias primas suelen proceder de países en los que existe el riesgo de que se extraigan en condiciones que podrían ser críticas desde el punto de vista de los derechos humanos.

Además del interés expresado por los consumidores y las organizaciones civiles, el Grupo Mercedes-Benz también observa un creciente interés en las cuestiones de derechos humanos por parte de los inversores y las agencias de calificación. Las cuestiones de derechos humanos influyen cada vez más en las decisiones de inversión.

El respeto de los derechos humanos tiene una importancia clave para el Grupo Mercedes-Benz y es tanto una obligación como una misión para el Grupo. Por ello, la empresa ha hecho de la defensa de los derechos humanos un ámbito de actuación de su estrategia empresarial sustentable. El Grupo Mercedes-Benz también ha introducido un sistema basado en el riesgo para garantizar la diligencia debida en materia de derechos humanos. Los objetivos mensurables y las cifras clave del sistema se definen en la estrategia empresarial sustentable.

Compromiso de política

El respeto de los derechos humanos es un componente fundamental del gobierno empresarial responsable del Grupo Mercedes-Benz. El Grupo Mercedes-Benz se compromete a garantizar el respeto y la defensa de los derechos humanos a lo largo de toda la cadena de valor en todas las empresas del Grupo y por parte de socios y proveedores. Los Principios de Responsabilidad Social y Derechos Humanos reflejan este auto compromiso voluntario. Complementan y especifican los principios de derechos humanos y buenas condiciones laborales del Código de Integridad del Grupo Mercedes-Benz. Los Principios de Responsabilidad Social y Derechos Humanos se aplican a todos los empleados en todo el mundo.

Para más información sobre los requisitos de la cadena de suministro, consulte el capítulo La sustentabilidad como motor del cambio.

Integración en la organización

El departamento de Cumplimiento Social actúa como centro de competencia en materia de derechos humanos. Este departamento colabora estrechamente con las unidades especializadas responsables de la aplicación operativa de las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos de la empresa y, en particular, con las unidades de contratación. Las actividades generales relacionadas con los derechos humanos son gestionadas por la división de Integridad del Consejo de Administración del Grupo Mercedes-Benz AG.

La división de Integridad y Asuntos Jurídicos del Consejo de Administración del Grupo Mercedes-Benz AG gestiona las actividades generales relacionadas con los derechos humanos. La división es responsable de la elaboración de los Principios de Responsabilidad Social y Derechos Humanos y también gestiona las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos dentro del Grupo Mercedes-Benz a través del Sistema de Respeto de los Derechos Humanos del Grupo (HRRS). El miembro responsable del Consejo de Administración obtiene periódicamente información e informes correspondientes sobre las actividades del Grupo en materia de derechos humanos. w group.mercedes-benz.com/sustainability/human-rights/hrrs/

Durante el año del informe, el Grupo Mercedes-Benz resolvió por primera vez designar un Responsable de Derechos Humanos. El Responsable de Derechos Humanos se encarga de supervisar el cumplimiento de los Principios de Responsabilidad Social y Derechos Humanos y del HRRS, e informa al miembro del Consejo de Administración responsable de Integridad y Asuntos Jurídicos. El Responsable de Derechos Humanos también es miembro del Consejo de Sustentabilidad del Grupo e informa anualmente y cuando es necesario al Consejo de Administración del Grupo Mercedes-Benz AG sobre cuestiones de derechos humanos especialmente relevantes y sobre el estado de aplicación de los Principios de Responsabilidad Social y Derechos Humanos. El Director de Cumplimiento (CCO) desempeña las funciones de Ejecutivo de Derechos Humanos en el Grupo Mercedes-Benz.

Examen de riesgos de derechos humanos

El **Sistema de Respeto de los Derechos Humanos** (HRRS) es el enfoque del Grupo Mercedes-Benz para cumplir con sus obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos. Abarca la protección de los propios empleados del Grupo Mercedes-Benz a través del Sistema de Gestión del Cumplimiento Social (Social CMS) en las empresas del Grupo, así como los procesos utilizados para supervisar la diligencia debida en materia de derechos humanos en las cadenas de suministro. El Grupo Mercedes-Benz utiliza este enfoque de diligencia debida en materia de derechos humanos para examinar las empresas del Grupo y sus proveedores directos (nivel 1) y también, desde un punto de vista basado en el riesgo, los proveedores indirectos (más allá del nivel 1).

El HRRS debe entenderse como un ciclo de diligencia debida que consta básicamente de cuatro pasos: 1. 1. Evaluación del riesgo, 2. Aplicación del programa, 3. Supervisión y 4. Presentación de informes. Presentación de informes. Está diseñado para identificar a tiempo los riesgos y los efectos negativos posibles y reales de las actividades empresariales sobre los derechos humanos, evitar sistemáticamente dichos efectos y, en caso necesario, poner en marcha contramedidas.

B 38 Sistema de respeto a los Derechos Humanos



El Grupo Mercedes-Benz sigue ampliando paso a paso el HRRS e implica también a partes interesadas externas en este proceso. Entre las partes interesadas figuran los titulares de derechos, como los empleados y sus representantes, así como los residentes locales. El Grupo Mercedes-Benz también mantiene conversaciones con ONG internacionales y otras organizaciones sobre los riesgos para los derechos humanos derivados de la extracción de determinadas materias primas.

El Grupo Mercedes-Benz utiliza el **Sistema de Gestión del Cumplimiento Social** (Social CMS) para identificar y abordar en particular los riesgos en materia de derechos humanos que puedan surgir entre los empleados de sus propias empresas del Grupo. El Grupo ha integrado el Social CMS y el tema de los derechos humanos en sus empresas del Grupo en su proceso central y sistemático de gestión de riesgos de cumplimiento. En el marco de este proceso, el Grupo Mercedes-Benz desarrolla paquetes de medidas específicas para cada riesgo, que luego se asignan a las empresas del Grupo afectadas y se modifican según sea necesario. Los Responsables de Cumplimiento de la red global de cumplimiento también se incorporan al proceso. Sobre la base de la información así obtenida, el Grupo Mercedes-Benz elabora un análisis global de riesgos para las empresas del Grupo.

Derechos humanos en las cadenas de suministro

Materiales productivos. El Grupo Mercedes-Benz se centra especialmente en las materias primas críticas a la hora de evaluar los riesgos para los derechos humanos en la cadena de suministro de materiales de producción.

Las 24 materias primas críticas que se identificaron durante una evaluación preliminar de riesgos se examinarán gradualmente con más detalle de aquí a 2028. Este examen consta básicamente de tres pasos

1. Aumentar la transparencia a lo largo de las cadenas de suministro de materias primas, especialmente en lo que respecta a determinados componentes clave, como las celdas de las baterías. Para ello, Mercedes- Benz AG se pone en contacto con los proveedores de los componentes pertinentes, por ejemplo, y les pide que revelen su estructura de subcontratistas.

2. Identificación de los puntos críticos de riesgo en estas cadenas de suministro, por ejemplo, sobre la base de los riesgos específicos en los distintos países mineros.

3. Definición y aplicación de medidas para los puntos críticos de riesgo y revisión de su eficacia a largo plazo.

El departamento de Adquisiciones de Mercedes-Benz AG supervisa el cumplimiento de los derechos humanos por parte de los proveedores directos de materiales de producción. Adquisiciones realiza periódicamente análisis de riesgos que también incluyen auditorías de RSE in situ y un procedimiento anual de investigación de bases de datos. Su objetivo es identificar posibles violaciones de las normas de sustentabilidad y cumplimiento en una fase temprana sobre la base de los datos más recientes de los proveedores. Si se detectan señales de alarma, Mercedes-Benz Adquisiciones inicia un examen exhaustivo de la situación. Si el proveedor no subsana suficientemente los procesos criticados, la empresa toma decisiones individuales sobre los pasos siguientes. En casos especialmente graves, estas decisiones también pueden ser tomadas por los órganos de dirección. Como último recurso, esto también puede llevar a la interrupción de la relación comercial de Mercedes-Benz AG con un proveedor.

Mercedes-Benz AG también siguió realizando auditorías a proveedores de material de producción en 2022, año en el que se completaron un total de 825 auditorías in situ. Algunas de estas auditorías se realizaron de forma virtual debido a la pandemia de Covid 19.

Servicios. El Grupo Mercedes-Benz también vela por que sus proveedores de servicios compartan la responsabilidad de respetar los derechos humanos y otros aspectos relacionados con la sustentabilidad. International Procurement Services (IPS) evalúa a todos los nuevos proveedores de servicios en países de riesgo y segmentos de contratación críticos para determinar si cumplen las normas sociales y medioambientales, son éticos en sus operaciones comerciales y aplican correctamente las políticas.

El Grupo se basó en un análisis preliminar de riesgos para identificar 27 servicios potencialmente críticos desde el punto de vista de los derechos humanos. En colaboración con un equipo de expertos, los resultados de este análisis se utilizaron para crear una lista de preguntas. Los proveedores de servicios deben responder a estas preguntas. El objetivo del Grupo Mercedes-Benz es identificar los mayores riesgos para los derechos humanos en determinados servicios y sectores. Esto proporciona al Grupo una visión transparente de los riesgos y le permite iniciar análisis específicos del statu quo y entablar un diálogo productivo con los proveedores de servicios pertinentes.

El Grupo Mercedes-Benz también audita las actividades de diligencia debida de sus proveedores de servicios. Estas auditorías se centran en la evaluación de los proveedores de servicios en países de alto riesgo. El Grupo complementa sus evaluaciones con comprobaciones de documentos e investigación de bases de datos para garantizar la verosimilitud de la información. Durante el año examinado, las auditorías in situ y los exámenes de los proveedores directos del Grupo Mercedes-Benz realizados por IPS no descubrieron ningún caso sospechoso específico de trabajo infantil o trabajo forzoso, ni indicios de violaciones del derecho a la negociación colectiva o a la libertad de asociación.

Sensibilización sobre los derechos humanos

El Grupo Mercedes-Benz utiliza el Código de Integridad y los Principios de Responsabilidad Social y Derechos Humanos para informar a sus empleados sobre el tema de los principios de derechos humanos y sensibilizarlos sobre los riesgos en materia de derechos humanos. Las disposiciones del Código de Integridad y los Principios son vinculantes para todos los empleados. Durante el año del informe, los Principios se integraron en los conceptos de formación existentes, como el módulo básico obligatorio basado en la web Integrity@Work.

Desde 2018, el Grupo Mercedes-Benz coopera con la iniciativa Drive Sustainability en la aplicación de medidas para sensibilizar a los proveedores de material de producción de varios países foco sobre la importancia de la sustentabilidad, por ejemplo, proporcionando a dichos proveedores información sobre esta cuestión. El Grupo seleccionó los respectivos países conjuntamente con la iniciativa. Durante el año de referencia, los cursos de formación para proveedores que se habían programado en México y Estados Unidos se celebraron a través de Internet debido a la pandemia de Covid 19 y a la gripe aviar.

Gestión de denuncias

El Grupo ofrece a los empleados y a los denunciantes externos varios canales para que puedan informar sobre presuntas violaciones de los derechos humanos y solicitar su reparación. Estos canales también nos ayudan a identificar y evaluar los riesgos para los derechos humanos en el Grupo. Tanto nuestro sistema de denuncias de la Oficina de Prácticas Comerciales (BPO) como el Comité Mundial de Empleados están disponibles para recibir denuncias de presuntas violaciones de los derechos humanos.

TAXONOMÍA DE LA UE

Uno de los objetivos importantes del Plan de Acción de la Comisión sobre el Financiamiento del Crecimiento Sustentable es desviar los flujos de capital hacia las inversiones sustentables como parte del Green Deal europeo. Esta es también la lógica que subyace en el reglamento de la UE sobre taxonomía que entró en vigor a mediados de 2020. Este reglamento regula el establecimiento de un sistema de clasificación estandarizado y jurídicamente vinculante que define qué actividades económicas de la UE se consideran alineadas con la taxonomía y, por tanto, ambientalmente sustentables con respecto a los seis objetivos ambientales establecidos por el reglamento.

- Mitigación del cambio climático
- Adaptación al cambio climático
- Uso sustentable y protección de los recursos hídricos y marítimos
- Transición hacia una economía circular
- Prevención y control de la contaminación
- Protección y restauración de biodiversidad y ecosistemas

Las compañías que están obligadas a publicar una Declaración No Financiera también deben cumplir con el reglamento de taxonomía. De acuerdo con el Artículo 8 del reglamento de taxonomía, las partes de ingresos, gastos de capital y gastos de operación alineadas con la taxonomía contabilizadas por actividades económicas sustentables para el medio ambiente deben informarse de forma anual.

Elegibilidad para taxonomía

La elegibilidad para taxonomía se evalúa en un primer paso. Para que una actividad económica pueda acogerse a la taxonomía, debe mencionarse y explicarse con más detalle en los actos delegados del Reglamento sobre la taxonomía. Las descripciones de las actividades pertinentes y los criterios técnicos de selección están actualmente disponibles como actos delegados (UE 2021/2139) para los dos primeros objetivos medioambientales (mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático). En particular, la mitigación del cambio climático debe considerarse el objetivo medioambiental relevante para el Grupo Mercedes-Benz.

Sobre la base de las descripciones contenidas en el acto suprimido relativo a la mitigación del cambio climático, se han identificado para el Grupo las siguientes actividades económicas admisibles desde el punto de vista de la taxonomía:

- Actividad económica 3.3: incluye la fabricación de tecnologías de transporte bajas en carbono en relación con la producción de autos y vanes.
- Actividad económica 6.5: incluye el arrendamiento financiero y el financiamiento de autos y vanes con bajas emisiones de carbono.
- Actividad económica 6.6: incluye el arrendamiento financiero y el financiamiento de camiones con bajas emisiones de carbono.

En un documento interpretativo final que la Comisión Europea publicó el 6 de octubre de 2022, la Comisión declaró que el término "baja emisión de carbono" sólo se refiere a la evaluación de la adecuación de la taxonomía en el marco de los criterios técnicos de selección y no es pertinente para informar sobre la admisibilidad de la taxonomía. Con respecto a los fabricantes de automóviles en particular y a modo de ejemplo, el documento muestra que la actividad "fabricación de vehículos con bajas emisiones de carbono" también incluye los vehículos con motor de combustión. Para el Grupo Mercedes-Benz, esta aclaración de la Comisión Europea significa que la fabricación de todos los vehículos del Grupo se declara como subvencionable según la taxonomía.

La actividad económica 6.5 se refiere al arrendamiento y ventas por financiamiento de todos los vehículos adquiridos a terceros.

La actividad económica 6.6 comprende principalmente la continuación de la cartera de Daimler Truck en Mercedes-Benz Mobility.

Las actividades económicas en determinados sectores energéticos, tal y como se especifican en el acto delegado complementario a los objetivos climáticos, sólo existen en el Grupo Mercedes-Benz en una medida inmaterial y sirven exclusivamente para el funcionamiento de la actividad económica 3.3.

Alineación con la taxonomía
En un paso posterior, debe evaluarse la alineación de las actividades económicas a la taxonomía. Sólo las actividades elegibles para la taxonomía pueden considerarse actividades sustentables desde el punto de vista medioambiental, o alineadas con la taxonomía, siempre que cumplan determinados criterios técnicos de selección. En este caso, el cumplimiento de determinados criterios técnicos de selección con respecto a las actividades económicas pertinentes debe suponer una contribución sustancial a un objetivo medioambiental definido por el reglamento sobre la taxonomía y, sobre la base de los criterios definidos de "no causar daños significativos" (criterios DNSH), excluir también la posibilidad de una interferencia significativa con otro objetivo medioambiental. También debe garantizarse el cumplimiento de unas normas mínimas en cuestiones como la defensa de los derechos humanos o la lucha contra la corrupción (salvaguardias mínimas).

Cumplimiento de una contribución sustancial al objetivo medioambiental de mitigación del cambio climático
De acuerdo con el acto delegado, todos los vehículos que cumplan el valor límite de 50 g de CO_2/km por vehículo (de acuerdo con WLTP) definido en los criterios técnicos de selección contribuyen sustancialmente al objetivo medioambiental de mitigación del cambio climático. En el Grupo Mercedes- Benz, todos los vehículos eléctricos, así como la mayoría de los vehículos híbridos enchufables, están por debajo de este umbral. En lo sucesivo, estos vehículos se denominarán "vehículos de bajas emisiones de carbono".

Exclusión de la posibilidad de interferencia significativa con base en “no causar daños significativos”
El cumplimiento de los criterios DNSH se utiliza en un segundo paso para demostrar que las actividades económicas en cuestión no interfieren significativamente con otros objetivos medioambientales.

En relación con la actividad económica 3.3, el cumplimiento de estos criterios se ha evaluado básicamente a nivel de los centros de producción consolidados en los que se fabrican actualmente o se fabricarán en el futuro vehículos con bajas emisiones de carbono o componentes asociados.

En relación con la actividad económica 6.5, el análisis de los criterios debe realizarse sobre la base de los respectivos vehículos con bajas emisiones de carbono.

Adaptación al cambio climático. Se llevó a cabo una evaluación de los riesgos climáticos en los centros de producción pertinentes con el fin de analizar los riesgos climáticos físicos sobre la base de los peligros significativos relacionados con el clima. A continuación, se evaluaron las medidas de adaptación en función de la exposición al riesgo identificada. El análisis tuvo en cuenta escenarios reconocidos del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), incluido un escenario que representa los mayores impactos físicos. Se examinaron varios horizontes temporales (por ejemplo, 2040) y un análisis de tendencias. La verificación de los criterios DNSH para la actividad económica 6.5 se basa esencialmente en la consideración de las condiciones de uso y del medio ambiente pertinentes, como las necesidades de calor y frío en el contexto de desarrollo y ensayo de vehículos.

Uso sustentable y protección de los recursos hídricos y marítimos. En lo que respecta a la producción de vehículos con bajas emisiones de carbono, el Grupo Mercedes-Benz garantiza el cumplimiento de los criterios DNSH principalmente mediante el uso de sistemas de gestión medioambiental establecidos y evaluaciones internas de riesgos medioambientales (proceso de diligencia debida medioambiental). La empresa ha establecido sistemas de gestión medioambiental en sus centros de producción de todo el mundo de conformidad con EMAS o ISO 14001. Estos sistemas de gestión medioambiental se certifican a intervalos regulares. En el marco de las evaluaciones internas de los riesgos medioambientales, los centros de producción consolidados se evalúan en función de una serie de factores, entre ellos los relativos a la calidad del agua. A continuación se elaboran recomendaciones para minimizar los riesgos y se hace un seguimiento adecuado de los avances. El Grupo también utiliza fuentes de datos externas para identificar los centros sujetos a riesgos relacionados con la escasez de agua.

Transición hacia una economía circular. Con respecto a la actividad eco- nómica 3.3, el reglamento de taxonomía de la UE exige una evaluación y, si es posible, la aplicación de medidas que promuevan la transición a una economía circular, incluyendo el uso de materiales secundarios, la alta durabilidad de los productos y la gestión de residuos en la producción. A la hora de desarrollar productos, el Grupo Mercedes-Benz tiene en cuenta el concepto de economía circular desde el principio y se ha fijado el objetivo general de aumentar el uso de materiales secundarios. En consonancia con las correspondientes pro- visiones, y de acuerdo con la norma ISO 22628, el 85 % de los materiales utilizados en los automóviles de pasajeros y vehículos industriales ligeros de Mercedes-Benz pueden reciclarse y el 95 % pueden reutilizarse o recuperarse. Entre otras cosas, esto cumple los requisitos de la actividad económica 6.5.

El Grupo Mercedes-Benz intensifica sus esfuerzos para utilizar menores volúmenes de materias primas y otros materiales también en sus centros de producción. De acuerdo con la jerarquía de residuos, el objetivo principal de la empresa es evitar los residuos. Para sus centros de producción en todo el mundo, el Grupo Mercedes-Benz ha fijado objetivos de reducción de factores como el volumen total de residuos y el volumen de residuos para eliminación por vehículo. La gestión de residuos es también un componente de las evaluaciones internas de riesgos medioambientales del Grupo.

Prevención y control de la contaminación. Por lo que respecta a los criterios DNSH, la taxonomía de la UE para la actividad económica 3.3 del anexo C del acto delegado relativo a la mitigación del cambio climático se refiere al concepto de evitar la fabricación, comercialización o uso de sustancias restringidas sujetas a la legislación europea vigente en materia de productos químicos, así como de otros grupos de sustancias que van más allá (definidos en los apartados f) y g) del citado anexo). No obstante, estos requisitos contienen una norma de exención que aplica el Grupo Mercedes-Benz. En cuanto a la regulación de las sustancias químicas, el Grupo ha establecido directrices internas y procedimientos de aprobación y control para las actividades relacionadas con la producción y los productos. El Grupo Mercedes-Benz también ha definido especificaciones para los análisis de sustitución y, por tanto, para el uso de sustancias peligrosas menos críticas.

Para la actividad económica 6.5, los criterios DNSH se refieren al cumplimiento de diversas normativas y directivas europeas relacionadas con los productos sobre, entre otras cosas, los límites de emisiones y los coeficientes de resistencia a la rodadura, así como los requisitos de ruido de rodadura para los neumáticos. Sólo los vehículos totalmente eléctricos en el ámbito de aplicación de esas leyes de la UE se consideran actualmente en el ámbito de actividad económica 6.5 alineado con la taxonomía.

Teniendo en cuenta otro documento de preguntas frecuentes de la Comisión de la UE (publicado como proyecto de Comunicación de la Comisión el 19 de diciembre de 2022), solo los neumáticos correspondientes a las dos clases más altas de coeficientes de resistencia a la rodadura disponibles en el mercado y, al mismo tiempo, a la clase más alta de ruido de rodadura exterior disponible en el mercado cumplen los requisitos DNSH para los vehículos respectivos.

Para el análisis se utilizó el momento de la comercialización. Para la evaluación de las respectivas clases disponibles en el mercado, se utilizarán los datos de la Base de Datos Europea de Productos para el Etiquetado Energético (EPREL). En el caso de las vanes, se ha realizado dicha evaluación de las clases de neumáticos disponibles en el mercado para los respectivos vehículos según la base de datos EPREL. En el caso de los automóviles de pasajeros, se han analizado las dos clases teóricas más altas de eficiencia de combustible y la clase más alta de ruido de rodadura exterior sin tener en cuenta los datos de EPREL. Sobre esta base, se ha analizado y evaluado toda la cartera de vehículos totalmente eléctricos sin diferenciar entre actividades económicas y, por tanto, sin diferenciar entre vehículos de venta y de financiamiento. Así, se ha determinado una parte proporcional de automóviles de pasajeros con las respectivas clases de neumáticos más elevadas.

Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas. Para demostrar los requisitos de la actividad económica 3.3 con respecto al objetivo medioambiental de la biodiversidad y los ecosistemas, las zonas ecológicamente sensibles o protegidas de los alrededores se documentan y se tienen en cuenta como parte de las evaluaciones internas de riesgos medioambientales. Además, el examen de las zonas circundantes forma parte del proceso de planificación de la ubicación.

Cumplimiento de las salvaguardias mínimas

Una actividad económica sólo puede clasificarse como sustentable desde el punto de vista medioambiental en el sentido de la taxonomía si también lleva a cabo de acuerdo con determinadas normas mínimas basadas en marcos internacionales. En este sentido, el artículo 18 del Reglamento sobre la taxonomía hace referencia a las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos (incluidos los principios y derechos básicos de los ocho convenios fundamentales definidos en la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo) y la Carta Internacional de Derechos Humanos. El propio reglamento de la taxonomía no especifica más normas.

El informe publicado por la Plataforma de Finanzas Sustentables en octubre de 2022 (*Final Report on Minimum Safeguards*) ayuda a las empresas a interpretar el alcance y la aplicación de las normas mínimas. Este informe constituye la base para la aplicación de las normas mínimas y los informes correspondientes en el Grupo Mercedes-Benz. Las áreas temáticas clave son los derechos humanos y los derechos laborales (véase el capítulo Cumplimiento social, pág. 115 y el capítulo Salud y seguridad en el trabajo, pág. 101), la prevención de la corrupción y el fomento de la competencia leal (véanse los capítulos Sistema de gestión del cumplimiento, pág. 110 Lucha contra la corrupción, pág. 111 y Fomento de la competencia leal, pág. 111), así como las prácticas fiscales responsables (véase el capítulo Obligación fiscal, pág. 88). La verificación del cumplimiento en este caso consiste básicamente en demostrar la existencia de procesos adecuados de diligencia debida a nivel de grupo y el hecho de que no se han producido resoluciones judiciales en última instancia por infracciones graves en los ámbitos mencionados.

Presentación de informes sobre proporciones de actividades económicas ambientalmente sustentables

En los siguientes apartados se presenta información sobre la proporción de ingresos, gastos de capital y gastos de explotación que representan las actividades ecológicamente sustentables del Grupo Mercedes-Benz.

Las cifras individuales de ingresos, gastos de capital y gastos de explotación se asignan con precisión a una actividad económica específica y a un objetivo medioambiental. De este modo se evita la doble contabilidad.

Los cálculos de las cifras clave se basan en los estados financieros consolidados de conformidad con las NIIF. Debido a una exención concedida por la UE, en el ejercicio anterior sólo era obligatorio informar de las proporciones de las actividades económicas que cumplían los requisitos taxonómicos. El suministro de información comparativa aún no es legalmente obligatorio en el ejercicio objeto del informe.

Ingresos

B.39

Ingresos[1]

Actividades económicas	Ingresos absolutos	Proporción Ingresos	Criterios aportación material: Mitigación cambio climático	Criterios aportación material: Adaptación cambio climático	Criterios DNSH ("ningún daño importante")	Salvaguardas mínimas	Proporción ingresos 2022 alineados con Taxonomía	Categoría: Actividad Facilitadora(E)/ Actividad Transicional(T)
	Millones euros	en %	en %	en %	Sí/No	Sí/No	en %	E/T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES A TAXONOMÍA								
A.1 Actividades ambientalmente sustentables (Alineadas con Taxonomía)								
3.3 Fabricación tecnologías bajas en carbono para transporte	**14,660**	10	100	0	Sí	Sí	10	E
6.5 Transporte en motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	334	0	100	0	Sí	Sí	0	T[2]
Ingresos por actividades ambientalmente sustentables (Alineados con Taxonomía) (A.1)	14,994	10	100	0			10	
A.2 Actividades ambientalmente sustentables pero no alineadas con Taxonomía (actividades no alineadas con Taxonomía)								
3.3 Fabricación tecnologías bajas en carbono para transporte	4,324	65						
6.5 Transporte en motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	22,773	15						
6.6 Servicios terrestres de transporte de carga	854	1						
Ingresos por actividades ambientalmente sustentables pero no alineadas con Taxonomía (actividades no alineadas con Taxonomía) (A.2)	131,833	88						
Total (A.1 + A.2)	146,827	98						
B.ACTIVIDADES NO ELEGIBLES A TAXONOMÍA								
Ingresos por actividades no elegibles a Taxonomía (B)	3,190	2						
Total A + B	150,017	100						

1 Las cifras clave se auditaron para obtener una garantía limitada como parte de un compromiso de garantía independiente del informe de sustentabilidad. Una excepción es el total (total A + B), que se auditó con una garantía razonable como cifra clave del Grupo.
2 Sólo la parte atribuible a nuestros vehículos híbridos enchufables es una actividad transitoria.

Elegibilidad a taxonomía de los ingresos

Para la parte de los ingresos elegibles a taxonomía (apartado A de la tabla), los ingresos elegibles a taxonomía se consideran en relación con los ingresos totales del Grupo.

En este proceso, el denominador tiene en cuenta todos los ingresos generados en las compañías consolidadas que deben incluirse en los cálculos. Los ingresos, tal y como figuran en el estado consolidado de resultados, ascendieron a € 150,017 millones en el ejercicio de referencia (véase la nota 5 del Anexo a los Estados Financieros Consolidados).

El numerador se calculó examinando estos ingresos para determinar qué parte de ellos se generaba en relación con la fabricación o el arrendamiento financiero o el financiamiento de vehículos. Esto se aplica a casi todos los ingresos generados por el Grupo Mercedes-Benz. Quedan excluidos, en particular, los ingresos procedentes de la venta de vehículos usados, que el Grupo Mercedes-Benz ha adquirido a terceros.

Alineación con taxonomía de los ingresos

Para calcular la proporción de actividades económicas alineadas con la taxonomía (bajo A1 en la tabla), se examinaron los ingresos para determinar en qué medida se generaban con vehículos de bajas emisiones de carbono con el fin de evaluar si se había realizado una contribución sustancial a la mitigación del cambio climático. También se evaluó el cumplimiento de los criterios DNSH.

Por lo que respecta a la mayor parte de los ingresos, en particular los procedentes del negocio de vehículos nuevos y usados y de las actividades de arrendamiento financiero y ventas por financiamiento, se realizó una atribución directa de los ingresos correspondientes a los vehículos con bajas emisiones de carbono. En lo que respecta a otros componentes de los ingresos, especialmente los ingresos procedentes del negocio de refacciones y contratos de servicio y mantenimiento, o la atribución de descuentos concedidos por grandes volúmenes de compras, no es posible asignar directamente los ingresos a los vehículos con bajas emisiones de carbono. Por lo tanto, en estos casos se han utilizado asignaciones adecuadas para los distintos componentes de los ingresos. Estas clasificaciones se basan en los datos actuales o históricos de ventas de vehículos del parque actualmente en el mercado y en los datos sobre los volúmenes de producción.

Para finales de esta década, el Grupo Mercedes-Benz pretende ser totalmente eléctrico siempre que las condiciones del mercado lo permitan. El paso estratégico hacia "*Electric only*" acelerará la transformación de la empresa hacia un futuro totalmente eléctrico e impulsado por software. En consonancia con esta estrategia y las cifras de ventas previstas asociadas para los vehículos de bajas emisiones, el Grupo Mercedes-Benz espera que la cuota de los ingresos generados por los vehículos de bajas emisiones de carbono aumente significativamente en los próximos años. Encontrará más información en el capítulo Temas Medioambientales.

Gastos de Capital

B.40

Gastos de capital[1]

Actividades económicas	Gastos de capital absolutos	Proporción Gastos de capital	Criterios material aportación: Mitigación cambio climático	Criterios material aportación: Adaptación cambio climático	Criterios DNSH ("ningún daño importante")	Salvaguardas mínimas	Proporción Gastos de capital 2022 alineados con Taxonomía	Categoría: Actividad Facilitadora(E)/ Actividad Transicional(T)
	Millones euros	en %	en %	en %	Sí/No	Sí/No	en %	E/T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES A TAXONOMÍA								
A.1 Actividades ambientalmente sustentables (Alineadas con Taxonomía)								
3.3 Fabricación tecnologías bajas en carbono para transporte	3,732	20	100	0	Sí	Sí	20	E
6.5 Transporte en motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	325	2	100	0	Sí	Sí	2	T[2]
Gastos de capital por actividades ambientalmente sustentables (Alineados con Taxonomía) (A.1)	4,057	22	100	0			22	
A.2 Actividades ambientalmente sustentables pero no alineadas con Taxonomía (actividades no alineadas con Taxonomía)								
3.3 Fabricación tecnologías bajas en carbono para transporte	4,092	22						
6.5 Transporte en motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	10,220	56						
Gastos de capital por actividades ambientalmente sustentables pero no alineadas con Taxonomía (actividades no alineadas con Taxonomía) (A.2)	14,312	78						
Total (A.1 + A.2)	18,369	100						
B.ACTIVIDADES NO ELEGIBLES A TAXONOMÍA								
Gastos de capital por actividades no elegibles a Taxonomía (B)	0	0						
Total A + B	18,369	100						

1 Las cifras clave se auditaron para obtener una garantía limitada como parte de un compromiso de garantía independiente del informe de sustentabilidad. Una excepción es el total (total A + B), que se auditó con una garantía razonable como cifra clave del Grupo.
2 Sólo la parte atribuible a nuestros vehículos híbridos enchufables es una actividad transitoria.

1 The key figures were audited in order to obtain limited assurance as part of a separate assurance engagement of the sustainability report. An exception to this is the total (total A + B) which was audited with reasonable assurance as a Group key figure.
2 Only the share attributable to our plug-in hybrid vehicles is a transitional activity.

Elegibilidad a taxonomía del gasto de capital

Por lo que respecta a la parte de los gastos de capital elegibles a taxonomía (apartado A del cuadro), los gastos de capital elegibles a taxonomía se consideran en relación con el total de los gastos de capital pertinentes del Grupo.

En este caso, el denominador de la cifra clave de gastos de capital se calcula teniendo en cuenta todas las adiciones a activos intangibles, propiedades, plantas y equipo, equipos en arrendamientos operativos y adiciones a activos con derechos de uso, tal como se definen en la NIIF 16, incluidas las adiciones a los activos mencionados en el marco de adquisiciones de empresas. El equipamiento en arrendamiento operativo sólo tiene en cuenta los vehículos adquiridos por un concesionario ajeno al Grupo. El crédito mercantil adquirido no se tiene en cuenta. Si se prevé una desinversión, los gastos de capital en activos no corrientes sólo se tienen en cuenta hasta el momento en que se clasificaron por primera vez como disponibles para la venta o el desembolso de conformidad con la NIIF 5. Las adiciones correspondientes a los activos que deben tenerse en cuenta ascendieron a € 18,369 millones en el ejercicio 2022 (véanse las Notas 11, 12 y 13 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados).

Según el mencionado documento de interpretación de la Comisión Europea, publicado definitivamente el 6 de octubre de 2022, la definición de una actividad económica se caracteriza por la obtención de un rendimiento. En consonancia con el modelo de negocio del Grupo Mercedes-Benz, el numerador se determinó, por tanto, examinando si los gastos de capital se realizan en relación con la fabricación de vehículos o la implantación de soluciones de transporte de personas y mercancías. Esto se aplica a casi todas nuestras inversiones.

Alineación con taxonomía del gasto de capital

Para calcular la proporción de actividades económicas alineadas con la taxonomía (bajo A1 en la tabla), se examinaron los gastos de capital para determinar en qué medida estaban asociados a vehículos con bajas emisiones de carbono, con el fin de evaluar si se había realizado una contribución sustancial a la mitigación del cambio climático. También se evaluó el cumplimiento de los criterios DNSH.

Las partidas de gastos de capital que se muestran a continuación se incluyen como agregación de las distintas actividades económicas:

B.41

Gastos de capital en 2022

	En el denominador en millones de euros (total gastos de capital)	En el numerador en millones de euros (gasto de capital alineado con taxonomía)[1]	Gastos de capital alineados con Taxonomía %
Propiedades, plantas y equipo	3,421	1,507	44
Activos intangibles	3,480	1,874	54
Activos derecho de uso (NIIF 16)	923	391	42
Equipo en arrendamientos operativos	10,545	285	3
Total	18,369	4,057	22

1 Las cifras clave fueron auditadas para obtener aseguramiento limitada como parte de un compromiso por separado del informe de sustentabilidad.

La proporción de los gastos alineados con la taxonomía en el total de los gastos de capital se ve afectada principalmente por las adiciones a los objetos arrendados. En consecuencia, este porcentaje sólo refleja parcialmente nuestras inversiones en productos sustentables para el futuro.

Una revisión adicional separada de las inversiones alineadas con la taxonomía en activos intangibles (principalmente en gastos de investigación y desarrollo capitalizados) y plantas, propiedades y equipo del Grupo Mercedes-Benz muestra porcentajes mucho mayores de inversiones alineadas con la taxonomía (tabla B 41). Sobre la base de nuestra estrategia "*Electric only*", el Grupo Mercedes-Benz pretende seguir aumentando estas inversiones en los próximos años.

Todos los gastos de capital del Grupo Mercedes-Benz incluidos en el numerador se refieren a activos o procesos en el contexto de tecnologías ya existentes y en relación con actividades económicas ya existentes alineadas con la taxonomía. En el caso de la mayor parte de los gastos de capital relacionados con el negocio industrial, se realizó una atribución directa a proyectos de vehículos totalmente eléctricos o híbridos con bajas emisiones de carbono. En el caso de los gastos de capital en activos que se utilizan para producir tanto vehículos con motor de combustión como vehículos con bajas emisiones de carbono, se utilizaron asignaciones adecuadas basadas en las cifras de ventas de vehículos previstas para las respectivas series de modelos o plataformas de vehículos. Los gastos de capital que no están directamente relacionados con el proceso de fabricación se asignaron sobre la base de las cifras de ventas previstas de vehículos con bajas emisiones de carbono. Por lo que se refiere a los servicios financieros, es posible asignar las adiciones a los productos de leasing directamente a los vehículos con bajas emisiones de carbono.

B.42

Gastos de operación[1]

Actividades económicas	Gastos de operación absolutos	Proporción Gastos de operación	Criterios material aportación: Mitigación cambio climático	Criterios material aportación: Adaptación cambio climático	Criterios DNSH ("ningún daño importante")	Salvaguardas mínimas	Proporción Gastos de operación 2022 alineados con Taxonomía	Categoría: Actividad Facilitadora(E)/ Actividad Transicional(T)
	Millones euros	en %	en %	en %	Sí/No	Sí/No	en %	E/T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES A TAXONOMÍA								
A.1 Actividades ambientalmente sustentables (Alineadas con Taxonomía)								
3.3 Fabricación tecnologías bajas en carbono para transporte	2,340	35	100	0	Sí	Sí	35	E
Gastos de operación por actividades ambientalmente sustentables (Alineados con Taxonomía) (A.1)	2,340	35	100	0			35	
A.2 Actividades ambientalmente sustentables pero no alineadas con Taxonomía (actividades no alineadas con Taxonomía)								
3.3 Fabricación tecnologías bajas en carbono para transporte	108,206	72						
Gastos de operación por actividades ambientalmente sustentables pero no alineadas con Taxonomía (actividades no alineadas con Taxonomía) (A.2)	4,324	65						
Total (A.1 + A.2)	6,664	100						
B.ACTIVIDADES NO ELEGIBLES A TAXONOMÍA	0	0						
Gastos de operación por actividades no elegibles a Taxonomía (B)		2						
Total A + B	6,664	100						

1 Las cifras clave fueron auditadas para obtener aseguramiento limitada como parte de un compromiso por separado del informe de sustentabilidad.

Elegibilidad a taxonomía del gasto de operación

Para la parte de los gastos de operación elegibles a taxonomía (apartado A del cuadro), los gastos de operación elegibles a taxonomía se consideran en relación con los gastos de operación correspondientes del Grupo.

Los gastos de operación que deben tenerse en cuenta en el denominador corresponden a una cifra calculada exclusivamente en el marco de la información taxonómica. Estos gastos de operación incluyen los gastos de investigación y desarrollo no capitalizados y los gastos derivados de contratos de arrendamiento a corto plazo. Además, se incluyen los gastos derivados de las medidas de renovación de edificios y determinados gastos de mantenimiento y reparación (básicamente costos de mano de obra y material, así como servicios adquiridos) relativos a las propiedades, plantas y equipo de conformidad con el acto delegado por el que se especifica el artículo 8 del Reglamento de taxonomía. Estos componentes de los gastos de operación pertinentes se cotejaron exclusivamente a partir de nuestras empresas manufactureras sobre la base de consideraciones de materialidad. Se incluyen los gastos de operación de las empresas del Grupo que deben tenerse en cuenta, con excepción de las empresas que se han informado por separado como actividades discontinuadas en el estado de resultados.

De manera similar al enfoque adoptado para los gastos de capital, también se examinaron aquí los gastos de operación pertinentes para la determinación del numerador sobre la base de las consideraciones de materialidad antes mencionadas para determinar si están relacionados con la fabricación de vehículos. Esto se aplica a casi todos los gastos de operación.

Alineación con taxonomía de gastos de operación

Para calcular la proporción de actividades económicas alineadas con la taxonomía (en A1 en la tabla), se examinaron los gastos de operación para determinar en qué medida estaban asociados a vehículos con bajas emisiones de carbono, con el fin de evaluar si se había realizado una contribución sustancial a la mitigación del cambio climático. Se evaluó el cumplimiento de los criterios DNSH.

Los gastos de investigación y desarrollo no capitalizados pueden, en su mayoría, incorporarse directamente al cálculo del numerador sobre la base de su asignación a proyectos de vehículos totalmente eléctricos o híbridos con bajas emisiones de carbono. Para los gastos de investigación y desarrollo que no pueden asignarse directamente (series de modelos o plataformas de vehículos que incluyen híbridos enchufables, así como vehículos con motor de combustión), se utilizaron asignaciones adecuadas basadas en las cifras de ventas futuras previstas de la parte con bajas emisiones de carbono de la serie de modelos o la plataforma del vehículo. Tampoco fue posible asignar directamente los demás componentes de los gastos de operación pertinentes a los vehículos con bajas emisiones de carbono. La inclusión en el numerador se basa en asignaciones adecuadas de los volúmenes de producción actuales.

Evaluación General de la Situación Económica

El **Grupo Mercedes-Benz** tuvo un año de éxito en 2022 a pesar de los continuos cuellos de botella en los semiconductores y la logística, las medidas regionales de Covid 19 y los retos geopolíticos, y prosiguió de forma coherente la transformación hacia un futuro totalmente eléctrico e impulsado por software.

Gracias al aumento de las ventas de unidades, la mejora sustancial de los precios en relación con una combinación de productos más ventajosa y la disciplina de costos en curso, el Grupo registró un aumento del EBIT del 28 % en comparación con el año anterior. En particular, la fuerte demanda de modelos Top-End y eléctricos de Mercedes-Benz Autos superó la oferta, que, al igual que el año anterior, fue limitada debido a la actual escasez de semiconductores y a los cuellos de botella logísticos. Como resultado, el Grupo ya ha ajustado al alza sus previsiones de ingresos, EBIT y flujo de efectivo libre del negocio industrial en 2022.

En el año de referencia, las emisiones medias de CO_2 de la flota de automóviles de pasajeros nuevos en **Mercedes-Benz Autos** matriculados en Europa (Unión Europea, Noruega e Islandia), medidas con arreglo a la normativa legal, ascendieron a 115 g/km[1] y, por tanto, se mantuvieron en el mismo nivel que el año anterior. Las cifras del Grupo se situaron por debajo de los valores objetivo de CO_2 de 127 g/km en Europa en 2022.

La mejora sustancial de los precios, junto con una combinación de productos más ventajosa, hizo que los ingresos de **Mercedes-Benz Autos** fueran superiores a los previstos a principios del ejercicio. Esta evolución, junto con unos márgenes sólidos, también condujo a un ajuste al alza durante el año de la previsión de retorno sobre ventas ajustado. Debido a los efectos negativos que los problemas de los semiconductores en la cadena de suministro tuvieron sobre el capital circulante, el índice de conversión de efectivo ajustado se situó por debajo de lo previsto. Las cifras de inversiones en plantas, propiedades y equipo y gastos de investigación y desarrollo se preveían ligeramente superiores a las del año anterior.

1 Con base en información interna

Las inversiones en propiedades, plantas y equipo fueron ligeramente inferiores a las de 2021 debido a una política de gestión coherente de los costos en los proyectos de productos. La plataforma BEV de nueva generación y el concepto de batería asociado, así como el enfoque en la digitalización y la conducción automatizada, condujeron a un aumento significativo del gasto en investigación y desarrollo en comparación con el año anterior.

El mantenimiento de una demanda muy elevada de vanes se tradujo en unas ventas de unidades significativamente superiores a las del año anterior en **Mercedes-Benz Vanes**. La evolución positiva del negocio, con una mejora considerable de los precios y una combinación de productos más ventajosa, dio lugar a unas cifras de ingresos, rentabilidad sobre ventas ajustada e índice de conversión de efectivo ajustado significativamente superiores a las previstas a principios de año. Las cifras de inversiones en propiedades, plantas y equipo y gastos de investigación y desarrollo se esperaban sustancialmente superiores a las del año anterior. A finales de año, las inversiones en propiedades, plantas y equipo estaban al nivel del año anterior, porque las inversiones previstas para 2022, tal como se esperaba, se han transferido parcialmente en 2023.

Mercedes-Benz Mobility tuvo un año exitoso en 2022, a pesar de un aumento de los costos de riesgo crediticio debido a las perspectivas económicas más débiles y la disminución de los márgenes de interés que resultaron del aumento de los tipos de interés. Las partes del negocio de vehículos industriales de Daimler que debían transferirse en 2022 se vendieron según lo previsto.

Las nuevas operaciones de Mercedes-Benz Mobility fueron significativamente inferiores a las del año anterior. La previsión inicial de un ligero descenso de las nuevas operaciones no pudo cumplirse debido al aumento general de las tasas de interés y a la mayor presión competitiva asociada. El volumen de contratos se mantuvo al mismo nivel que el año anterior. A principios del ejercicio, Mercedes-Benz Mobility esperaba que el volumen de contratos disminuyera ligeramente. La principal razón de la desviación de la previsión fueron los efectos del tipo de cambio, que fueron más positivos de lo esperado.

La Tabla B 43 ofrece un panorama general del comportamiento real de cifras tal como se pronosticaron en el Informe Anual 2021.

B.43

Comparación entre las cifras pronosticadas para 2022 y su comportamiento real

	Pronóstico para 2022	Ajustes durante el año	Comportamiento real en 2022
El Grupo Mercedes-Benz			
Ingresos	Ligeramente superior al nivel año anterior	2T: Muy superior al nivel del año anterior	**€150,017 millones (+12%)** **Muy superior al nivel del año anterior**
EBIT	Nivel del año anterior	2T: Ligeramente superior 3T: Muy superior al nivel del año anterior	**€20,458 millones (+28%)** **Muy superior al nivel del año anterior**
Flujo de efectivo libro del negocio industrial	Muy inferior al nivel del año anterior	2T: Nivel del año anterior	**€8,128 millones (+3%)** **Nivel del año anterior**
Emisiones de CO_2 de nueva flota de autos en Europa	Nivel del año anterior		**115 g/km[1] (+0%)** **Nivel del año anterior**
Mercedes-Benz Autos			
Ventas de unidades	Ligeramente superior al nivel año anterior		**2,040,719 vehículos (+5%)** **Ligeramente superior al nivel año anterior**
Ingresos	Ligeramente superior al nivel año anterior	2T: Muy superior al nivel del año anterior	**€111,601 millones (+15%)** **Muy superior al nivel del año anterior**
Retorno sobre ventas ajustado	11.5% – 13%	2T: 12% – 14% 3T: 13% – 15%	**14.6%**
Tasa de conversión de efectivo ajustada	0.8 – 1.0		**0.7**
Inversiones en plantas, propiedades y equipo	Ligeramente superior al nivel año anterior	1T: Nivel del año anterior 2T: Muy inferior al nivel del año anterior	**€3,265 millones (-9%)** **Ligeramente inferior al nivel del año anterior**
Gasto en investigación y desarrollo	Ligeramente superior al nivel año anterior	2T: Muy superior al nivel del año anterior	**€7,986 millones (+11%)** **Muy superior al nivel del año anterior**
Mercedes-Benz Vanes			
Ventas de unidades	Ligeramente superior al nivel año anterior		**415,344 vehículos (+8%)** **Muy superior al nivel del año anterior**
Ingresos	Ligeramente superior al nivel año anterior	2T: Muy superior al nivel del año anterior	**€17,217 millones (+17%)** **Muy superior al nivel del año anterior**
Retorno sobre ventas ajustado	8%– 10%	3T: 9%– 11%	**11.2%**
Tasa de conversión de efectivo ajustada	0.6 – 0.8	3T: 0.8 – 1.0	**1.1**
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	Muy superior al nivel del año anterior		**€199 millones (+1%)** **Nivel del año anterior**
Gastos en investigación y desarrollo	Muy superior al nivel del año anterior		**€552 millones (+13%)** **Muy superior al nivel del año anterior**
Mercedes-Benz Mobility			
Nuevos negocios	Ligeramente inferior al nivel del año anterior	1T: Muy inferior al nivel del año anterior 2T: Ligeramente inferior al nivel del año anterior	**€58,031 millones (-9%)** **Muy inferior al nivel del año anterior**
Volumen de contratos	Ligeramente inferior al nivel del año anterior	3T: Nivel del año anterior	**€132,379 millones (-1%)** **Nivel del año anterior**
Ingresos	Ligeramente inferior al nivel del año anterior		**€26,954 millones (-4%)** **Ligeramente inferior al nivel del año anterior**
Retorno sobre capital ajustado	16%–18%		**16.8%**

1 Con base en información interna

Adquisición - Información Relevante y Explicación

(Informe de conformidad con la Sección 315a y Sección 289a del Código de Comercio de Alemania (HGB))

Integración del capital social.

El capital social emitido de Mercedes-Benz Group AG representa aproximadamente € 3,070 millones al 31 de diciembre de 2022. Está dividido en 1,069,837,447 acciones registradas, y cada una de estas representa aproximadamente € 2.87 del capital. De conformidad con la Sección 67, Apartado 2 de la Ley de Sociedades Anónimas del Alemania (AktG), los derechos y obligaciones relacionados con la Compañía existen únicamente para las personas y entidades registradas en el registro de accionistas. Con excepción de las acciones de tesorería, en relación con las cuales la Compañía no tiene derechos, todas las acciones confieren derechos iguales a sus titulares.

Cada acción confiere el derecho a un voto y, con de la posible excepción de nuevas acciones que aún no tienen derecho a dividendo, a una participación igual en las utilidades, de conformidad con el pago de dividendos aprobado por la Asamblea General Anual. Los derechos y obligaciones que se derivan de las acciones resultan de las estipulaciones de la ley aplicable, específicamente de las Secciones 12, 53a ff, 118ff y 186 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG). Al 31 de diciembre de 2022, no existen acciones de tesorería.

Restricciones sobre derechos de voto y sobre transferencia de acciones.

La compañía no tiene derecho alguno por acciones en tesorería. En los casos descritos en la Sección 136 de Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG), los derechos a voto de las acciones de tesorería se nulifican por ley.

Las acciones en Mercedes-Benz Group AG adquiridas por empleados dentro del contexto de programa de acciones de empleados no podrán venderse hasta fines del siguiente año. Los participantes elegibles en los Planes de Acciones Fantasma de Desempeño (PPSP) de Nivel Ejecutivo 1 y miembros elegibles del Consejo de Administración, están obligados por los términos y condiciones de los Planes y por los Lineamientos de Propiedad de Capital para adquirir acciones de la Compañía con una parte de sus ingresos del Plan o con fondos propios hasta un volumen meta definido y para ser titulares de estas durante el plazo total de su empleo en el Grupo.

Estipulaciones en la ley aplicable y del Acta Constitutiva relacionadas con el nombramiento y despido de miembros del Consejo de Administración y enmiendas al Acta Constitutiva.
Los miembros del Consejo de Administración son nombrados y despedidos con base en las Secciones 84 y 85 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG) y la Sección 31 de la Ley de Cogestión de Alemania (MitbestG). De conformidad con la Sección 84 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG), los miembros del Consejo de Administración son nombrados por el Comité de Vigilancia para un período máximo en sus puestos de cinco años. Las reglas de procedimiento del Comité de Vigilancia estipulaban que le nombramiento inicial de miembros del Consejo de Administración debería limitarse generalmente a tres años. Las reglas de procedimiento han estipulado un período máximo de tres años para los nombramientos iniciales. El renombramiento o prórroga de un período en el cargo es admisible, en cada caso durante un máximo plazo de cinco años.

De conformidad con la Sección 31 de la Ley de Cogestión de Alemania (MitbestG), el Comité de Vigilancia nombra a los miembros del Consejo de Administración con una mayoría que incluya por lo menos dos terceras partes de los votos de sus miembros. En caso de no obtenerse dicha mayoría, el Comité de Intermediación del Comité de Vigilancia tiene que hacer una sugerencia para el nombramiento dentro de un mes posterior al voto del Comité de Vigilancia en el que no se ha alcanzado la mayoría. El Comité de Vigilancia entonces nombra a los miembros del Consejo de Administración con una mayoría de los votos de sus propios miembros. En caso de no obtenerse dicha mayoría, se repite la votación y el Presidente del Comité de Vigilancia tendrá entonces dos votos. El mismo procedimiento aplica para el despido de miembros del Consejo de Administración.

De conformidad con el Artículo 5 del Acta Constitutiva, el Consejo de Administración tiene por lo menos dos miembros. El número de miembros es decidido por el Comité de Vigilancia. De conformidad con la Sección 84 Subsección 2 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG), el Comité de Vigilancia puede nombrar a un miembro del Consejo de Administración como Presidente del consejo de Administración. En caso que un miembro requerido del Consejo de Administración falte, una parte afectada puede aplicar en casos urgentes para que el miembro sea nombrado por el tribunal de conformidad con la Sección 85 Apartado 1 de Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG). De conformidad con la Sección 84 Apartado 3 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG), el Comité de Vigilancia puede revocar el nombramiento de un miembro del Consejo de Administración y del Presidente del Consejo de Administración en caso de existir una razón importante para hacerlo.

De conformidad con la Sección 179 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG), el Acta Constitutiva solo puede ser enmendada mediante resolución de la Asamblea General de Accionistas. Salvo cuando la ley aplicable o el Acta Constitutiva requieran lo contrario, las resoluciones de la Asamblea Anual de Accionistas se aprueban de conformidad con la Sección 133 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG) y el Artículo 16 Párrafos 1 y 2 del Acta Constitutiva con una simple mayoría de los votos emitidos y en caso de requerirse, una simple mayoría del capital social representado. De conformidad con el Artículo 16 Párrafo 3 del Acta Constitutiva, el despido de un accionista electo miembro del Comité de Vigilancia requiere de una mayoría de por lo menos tres cuartas partes de los votos emitidos. De conformidad con la Sección 179 Subsección 2 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG), cualquier enmienda al objeto de la Compañía requiere una mayoría de las tres cuartas partes del capital social representado en la Asamblea de Accionistas; en el Acta Constitutiva no se hace uso de la posibilidad de estipular una mayoría más grande del capital social. Las enmiendas al Acta Constitutiva que solo afecten la redacción pueden decidirse por el Comité de Vigilancia de conformidad con el Artículo 7 Sub-Sección 2 del Acta Constitutiva . De conformidad con la Sección 181 Apartado 3 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG), las enmiendas al Acta Constitutiva entran en vigor al ser registradas ante el registro de comercio.

Autorización del Consejo de Administración para la emisión o recompra de acciones.

Mediante resolución de la Asamblea General de Accionistas del 5 de abril de 2018, se autorizó al Consejo de Administración, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, a emitir durante el período hasta el 7 de julio de 2025, bonos convertibles y/o bonos con garantías o una combinación de ambos instrumentos (papel comercial) por un importe nominal total de hasta € 10 miles de millones con un plazo máximo de diez años, y a otorgar a los titulares/acreedores de esos bonos derechos de conversión u opción para acciones sin vincrementar el capital social de la Compañía en el período hasta el 4 de abril de 2023, total o en importes parciales, en una o varias ocasiones, hasta € 1.0 miles de millones mediante la emisión de nuevas acciones nominativas sin valor nominal a cambio de aportaciones en efectivo o distintas de efectivo, y, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, bajo determinadas condiciones y dentro de unos límites definidos, a excluir el derecho de suscripción de los accionistas (Capital Autorizado 2018). Los derechos de suscripción puede excluirse, bajo estas condiciones definidas, en el caso de un incremento de capital a cambio de aportaciones distintas a efectivo para fines de una adquisición, y en el caso de un incremento de capital a cambio de aportaciones en efectivo, si el precio de emisión de las nuevas acciones no es significativamente inferior al precio de mercado en el momento de la emisión.

El número total de acciones emitidas a cambio de aportaciones en efectivo y/o distintas a efectivo en virtud de la presente autorización con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas no podrá superar el 10% del capital social en el momento en que surta efecto la presente autorización. Este límite incluirá las acciones que (i) se emitan o vendan durante el período de esta autorización con exclusión del derecho de suscripción en aplicación directa o análoga de la Sección 186, Apartado 3, Párrafo 4, de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG) y que (ii) se emitan o puedan o deban emitirse para dar servicio a obligaciones con derechos de conversión u opción o a obligaciones de conversión u opción, siempre que las obligaciones se emitan después de que surta efecto esta autorización con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas en aplicación análoga de la Sección 186, Apartado 3, Párrafo 4, de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG).

Todavía no se ha hecho uso del Capital Autorizado 2018.

Mediante resolución de la Asamblea General de Accionista del 8 de julio de 2020, el Consejo de Administración fue autorizado con el consentimiento del Comité de Vigilancia durante el período que concluye el 7 de julio de 2025, para emitir bonos convertibles y/o bonos con derechos de suscripción especial o una combinación de dichos instrumentos (papel comercial) por un importe nominal total de € 10.0 miles de millones y un plazo de vencimiento máximo de diez años, y a otorgar a los titulares/acreedores de dichos bonos de conversión o derechos de opción, nuevas acciones registradas sin valor nominal en la Compañía con el importe correspondiente de capital social de hasta € 500 millones de conformidad con los términos y condiciones de estos bonos convertibles y/o bonos con derechos de suscripción especiales. Los bonos pueden ser emitidos a cambio de contraprestación en efectivo o distinta a efectivo, específicamente por una participación en otras compañías. Los respectivos términos y condiciones también pueden estipular una conversión obligatoria o la obligación de ejercer los derechos de opciones. Los bonos pueden ser emitidos una vez o en varias ocasiones, de forma total o parcial, simultáneamente o en varios tramos. También pueden ser emitidos por subsidiarias de la Compañía de conformidad con la Sección 15ff de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG).
Entre otras cosas, el Consejo de Administración fue autorizado, bajo ciertas circunstancias, dentro de ciertos límites y con el consentimiento del Comité de Vigilancia para excluir los derechos de suscripción de los accionistas respecto de los bonos. Los derechos de suscripción pueden, bajo estas condiciones definidas, ser excluidos cuando se emiten bonos a cambio de aportaciones distintas a efectivo, especialmente en el contexto de una fusión o adquisición, y cuando se emiten bonos a cambio de aportaciones en efectivo, si el precio de emisión no es significativamente inferior al precio teórico de mercado de los bonos al momento de la emisión.

Cualquier emisión de bonos con la exclusión de derechos de suscripción solo puede llevarse a cabo de conformidad con la autorización si la proporción aritmética del capital social atribuible al total de nuevas acciones a ser emitidas con base en dicho bono no excede del 10 % del capital social al momento en que esta autorización entra en vigor o – si su valor es menor – al momento en que esta se ejerza. Si, durante el período de la autorización hasta que esta se ejerza, se hace uso de otras autorizaciones para emitir o vender acciones en la Compañía o para emitir derechos que permitan o requieran la suscripción de acciones en la Compañía y se excluyen derechos de suscripción, esto debe contarse contra el límite del 10 % que se menciona con anterioridad.

Con el fin de solventar la deuda de los bonos convertibles y/o bonos con derechos especiales emitidos como consecuencia de la autorización, la Asamblea General de Accionistas del 8 de julio de 2020 aprobó también un incremento condicional del capital social de hasta € 500 millones (Capital Contingente 2020).

No se ha hecho uso de esta autorización para emitir bonos convertibles y/o bonos con derechos especiales durante el periodo del informe.

Mediante otra resolución de la Asamblea Anual de Accionistas celebrada el 8 de julio de 2020, el Consejo de Administración fue nuevamente autorizado, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, para adquirir acciones de la propia Compañía hasta el 7 de julio de 2025 para todo fin legal en un volumen de hasta 10% del capital social al momento de la Asamblea Anual Accionista o – en caso de que esta cantidad sea menor – al momento de ejercer la autorización. Con el consentimiento del Comité de Vigilancia, las acciones pueden ser utilizadas, de conformidad con la exclusión de los derechos de suscripción de los accionistas, para, entre otras cosas, fusión o adquisición corporativa, o pueden ser vendidas por efectivo a terceros a un precio que no sea sustancialmente menor al precio de mercado en el momento de la venta. También pueden utilizarse las acciones adquiridas para pagar deudas sobre bonos convertibles y/o bonos con derechos de suscripción especiales, o para ser emitidos a empleados de la Compañía y empleados y miembros de entidades ejecutivas de compañías filiales de conformidad con la Sección 15ff de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG). Las acciones propias de la Compañía también pueden ser canceladas.

Durante el período de la autorización, el total de las acciones propias de la Compañía utilizadas con la exclusión de los derechos de suscripción no pueden exceder el 10 % del capital social cuando la autorización entre en vigor o – en caso de que esta cantidad sea menor – al momento de ejercerla. Si, durante el período de la autorización hasta el momento en que esta se ejerza, se hace uso de otras autorizaciones para emitir o vender acciones en la Compañía o para emitir derechos que permitan o requieran la suscripción de acciones en la Compañía y se excluyen los derechos de suscripción, esto debe contarse contra el límite antes mencionado del 10 %.

En un volumen de hasta el 5 % del capital social existente al momento de la resolución de la Asamblea Anual de Accionistas, el Consejo de Administración fue autorizado, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, para adquirir acciones propias de la Compañía también con la aplicación de instrumentos financieros derivados (opciones de compra o venta, forwards o una combinación de estos instrumentos financieros), donde los términos de los derivados no puede exceder de 18 meses y debe terminar el 7 de julio de 2025, a más tardar.

Durante el período del informe no se ha ejercido esta autorización para adquirir acciones propias de la Compañía.

Acuerdos esenciales sujetos a cambio de control.

Mercedes-Benz Group AG ha concluido diversos acuerdos esenciales, tal como se muestra a continuación, que incluyen cláusulas que regulan un posible cambio de control, tal como puede ocurrir como resultado de una oferta pública de adquisición:

– Una línea de crédito sindicada no ejercida por un importe total de € 11.0 miles de millones, que los prestamistas tienen derecho a rescindir si (i) Mercedes-Benz Group AG se convierte en una subsidiaria de otra compañía, o (ii) Mercedes-Benz Group AG queda controlada individual o conjuntamente por una o más personas que actúan juntas. Para efectos de la línea de crédito sindicada, filial en relación con una empresa significa otra empresa (i) que está controlada directa o indirectamente por la empresa mencionada en primer lugar, (ii) de las cuales más del 50% del capital suscrito (u otro el patrimonio neto) es propiedad directa o indirecta de la primera compañía mencionada, o (iii) que es una subsidiaria de otra subsidiaria de la primera compañía mencionada. El control para fines de la línea de crédito sindicada significa (i) el derecho a determinar los asuntos de una empresa, (ii) el derecho a controlar la integración del Consejo de Administración u organismos similares, o (iii) el derecho a controlar la integración del comité de vigilancia (si lo eligen los accionistas);

- Un contrato marco de cooperación sobre la amplia gama de cooperación estratégica con Renault S. A., Renault-Nissan B.V., y Nissan Motor Co., Ltd., así como con Mitsubishi Motors Corporation. En caso de un cambio de control de una de las partes del contrato, cada una de las otras partes tiene el derecho de dar por terminado el contrato. Un cambio de control, tal como se define en el contrato marco de cooperación, ocurre cuando un tercero o varios terceros actuando de forma conjunta, adquieren, de forma legal o económica, directa o indirectamente, por lo menos el 50% de los derechos a voto en la compañía relevante o que estén autorizados para nombrar a los miembros de su Consejo de Administración. De conformidad con el contrato marco de cooperación, se concluyeron diversos acuerdos de cooperación entre Mercedes-Benz Group AG, por una parte y Renault y/o Nissan por otra parte, mismos que estipulan el derecho de terminación de una de las partes del acuerdo en caso de cambio de control de la otra parte. Con excepción del contrato marco de cooperación, los acuerdos de cooperación aquí mencionados fueron transferidos por Daimler AG a Mercedes-Benz AG en 2019.

- Un contrato con BAIC Motor Co., Ltd., relacionado con una compañía de propiedad conjunta para la producción y distribución de automóviles de la marca Mercedes-Benz en China, mediante el cual, se le otorga a BAIC Motor Co., Ltd., el derecho a dar por terminada o ejercer una opción de venta en caso que un tercero adquiera una tercera parte o más de los derechos de voto en Mercedes-Benz Group AG.

- Un contrato entre Mercedes-Benz Group AG, BMW AG y Audi AG relacionado con la adquisición de compañías del Grupo HERE y el establecimiento relacionado de There Holding B.V. En caso de cambio en el control de una de las partes del contrato, el contrato obliga a la parte en cuestión a ofrecer sus acciones en There Holding B.V. a las otras partes del contrato (accionistas). Un cambio de control de Mercedes-Benz AG ocurre cuando una persona obtiene el control sobre Mercedes-Benz AG, donde control se define como (i) tener el control de más del 50% de los derechos de voto, (ii) ser capaz de controlar más del 50% de los derechos de voto elegibles para votar en Asambleas Generales sobre todos o casi todos los asuntos, o (iii) el derecho a determinar la mayoría de los miembros del Consejo de Administración o del Comité de Vigilancia. Un cambio de control también ocurre cuando los competidores de HERE Group o ciertos posibles competidores del HERE Group en la industria de tecnología adquieren una participación accionaria de por lo menos 25 % de Mercedes-Benz Group AG. Si ninguna de las otras partes adquiere estas acciones, el contrato les da derecho a disolver There Holding B.V.

- Un contrato entre Mercedes-Benz Group AG y BMW AG, que incluye las estipulaciones básicas para seis operaciones conjuntas entre Mercedes-Benz Mobility Services GmbH y compañías del gel grupo de BMW AG en el área de servicios de movilidad (automóvil compartido, aplicación para servicios de taxi, estacionamiento, carga, multimodal y una operación conjunta holding de la marca común). Un cambio de control se define como la adquisición, por parte de un tercero, de más del 50 % de los derechos de voto o acciones o la conclusión de un acuerdo de control sobre Mercedes-Benz Group AG por parte de un tercero. Como resultado de un cambio de control, el contrato incluye mecanismos que pueden conducir a la propiedad exclusiva de uno de los accionistas mediante un proceso de *shoot-out*.

Perspectivas

Las afirmaciones realizadas en el capítulo de Perspectivas se basan en los planes del Grupo Mercedes-Benz para 2023 aprobados por el Consejo de Dirección con el acuerdo del Comité de Vigilancia. Dicho plan se basa en las premisas que la empresa establece en relación con la situación económica y el desarrollo de los mercados automovilísticos. Incluye evaluaciones realizadas por el Grupo, que se basan en análisis de diversos institutos de investigación económica de renombre, organizaciones internacionales y asociaciones del sector, así como en los análisis de mercado internos de las sociedades de ventas del Grupo Mercedes-Benz.

Existe un alto grado de incertidumbre en relación con las premisas sobre la situación económica y la evolución de los mercados automovilísticos. En el Informe de Riesgos y Oportunidades se describen los riesgos y oportunidades que pueden surgir como consecuencia de desviaciones respecto a las previsiones de evolución de la economía mundial y de los mercados automovilísticos que se presentan a continuación.

El proceso de planificación continua permite al Grupo garantizar que se puedan aprovechar las oportunidades disponibles y que la organización pueda responder adecuadamente a los riesgos imprevistos. Esto significa, a su vez, que las expectativas relativas a la evolución prevista de la actividad pueden ajustarse en función de las previsiones más recientes sobre la evolución de los mercados del automóvil.

La economía mundial y los mercados automotrices

La economía mundial

El Grupo prevé que la economía mundial siga creciendo a un ritmo notablemente más lento en 2023. Especialmente durante los primeros meses del año, es probable que la elevada inflación siga provocando una subida de los tipos de interés en la mayoría de las regiones del mundo. Se espera que unas condiciones de financiamiento más desfavorables, la disminución de la renta real y la persistencia de los elevados precios de los alimentos y la energía frenen el gasto de los consumidores y ralenticen la actividad empresarial.

En la zona del euro, donde es probable que persistan las altas tasas de inflación, esta evolución debería hacer que la economía mantuviera su debilidad a principios de año, con la consecuencia de que la producción económica total para el conjunto del año sólo crecería entonces marginalmente. Aunque se espera que la situación de las cadenas de suministro de la industria mejore gradualmente, la menor demanda del exterior y la estricta política monetaria del BCE frenarán probablemente cualquier recuperación de la que hablar.

También se espera una leve recesión de la economía estadounidense en 2023 como consecuencia de las agresivas subidas de los tipos de interés y su impacto, especialmente en el importantísimo sector inmobiliario. No obstante, el Grupo Mercedes-Benz prevé una ligera expansión de la economía en el conjunto del año y que las principales cifras económicas se mantengan más o menos al mismo nivel que en 2022, gracias en parte a un notable descenso de la inflación y al efecto positivo que ello tendrá en el poder adquisitivo de los hogares.

Se espera que la economía china crezca a un ritmo notablemente más fuerte este año debido a la relajación de las restricciones de Covid 19 y a las medidas de apoyo económico del Gobierno. Sin embargo, la continua consolidación del sector inmobiliario y la menor demanda exterior frenarán un poco este crecimiento.

En vista de todos estos acontecimientos, es probable que la economía mundial crezca en torno al 2 % en 2023, lo que significa que el crecimiento se mantendrá significativamente por debajo de la tendencia a largo plazo.

Mercados automotrices

Es probable que estas desfavorables condiciones macroeconómicas tengan un notable efecto negativo sobre la demanda en los mercados de automotores de todo el mundo. Por el contrario, en términos de oferta, se espera que las interrupciones de las cadenas de suministro, así como otros cuellos de botella de la oferta, muestren signos de alivio paso a paso a lo largo del año. Dado que la cartera de pedidos sigue siendo elevada en muchos lugares, la mayoría de los mercados deberían evolucionar algo más positivamente de lo que indican las perspectivas económicas.

Por tanto, cabe esperar un ligero crecimiento del **mercado mundial** de automóviles en comparación con el año anterior. También se espera que el mercado europeo crezca ligeramente tras tres años consecutivos de contracción. También es probable que el mercado estadounidense de vehículos ligeros crezca ligeramente y se recupere así parcialmente del descenso de las ventas de unidades registrado el año anterior. También en China se espera que el volumen de mercado aumente ligeramente gracias al levantamiento de las restricciones de Covid 19 y a la consiguiente mejora de las perspectivas económicas.

Se espera que los principales **mercados de vanes** evolucionen más positivamente este año que en 2022. En Europa, es probable que el segmento de mercado de las vanes medianas y grandes experimente un ligero crecimiento global. El Grupo Mercedes-Benz también cree que es probable que las ventas de unidades en el segmento europeo de vanes pequeñas aumenten significativamente desde el muy bajo nivel de ventas registrado en 2022. En Estados Unidos, el segmento de mercado de vanes grandes debería crecer ligeramente. Se espera que el segmento chino de vanes medianas registre un crecimiento significativo.

Perspectivas para los indicadores clave del rendimiento

Mercedes-Benz Autos

Mercedes-Benz Autos espera que las **ventas de unidades** en 2023 se sitúen al nivel del año anterior. Este año se prestará especial atención a los modelos Top-End. En 2023, Mercedes-Benz Autos también tiene previsto ofrecer vehículos eléctricos de batería en todos los segmentos de vehículos en los que la marca está representada. Esto permitirá aumentar la proporción de vehículos eléctricos de batería en todas las categorías de producto (Top-End, Core y Entry).

Teniendo en cuenta una combinación de productos ventajosa y unos precios eficaces, pero también los costos adicionales debidos a la inflación y los problemas de la cadena de suministro, Mercedes-Benz Autos espera que esta evolución de las ventas dé lugar a un **retorno sobre ventas ajustado** de entre el 12 % y el 14 %.

Se espera que la **tasa de conversión de efectivo ajustada** de Mercedes-Benz Autos se sitúe en una rango dede entre 0.8 y 1.0 para el año 2023.

Las inversiones en **propiedades, plantas y equipo** de Mercedes-Benz Autos se centran en las nuevas arquitecturas de vehículos, siendo los principales motores en este sentido la nueva Clase E y el lanzamiento de la arquitectura MMA. Se espera que las inversiones en propiedad, planta y equipo en Mercedes-Benz Autos aumenten significativamente en comparación con el año anterior.

En Mercedes-Benz Autos, gran parte del **gasto en investigación y desarrollo** se destinará a la electrificación de la cartera de productos, la expansión de la digitalización y la conducción automatizada. Además, se prevé invertir en la renovación de la cartera de productos. Como resultado de estas inversiones, se espera que el gasto en investigación y desarrollo aumente ligeramente en 2023.

Mercedes-Benz Vanes
Mercedes-Benz Vanes espera que las **ventas de unidades** en 2023 se mantengan en el nivel del año anterior. La proporción de vanes eléctricas de batería en las ventas totales puede aumentar con los nuevos modelos eléctricos de batería eCitan y EQT (WLTP: consumo eléctrico combinado: 18,99 kWh/100 km; emisiones combinadas de CO_2: 0 g/km) y la nuevo eSprinter.

La previsión de **retorno sobre ventas ajustado** del 9 % al 11 % en Mercedes-Benz Vanes se basa en la previsión de ventas de unidades y en una fijación de precios ventajosa, teniendo en cuenta también los efectos previstos de la elevada inflación.

Se espera que la **tasa de conversión de efectivo ajustada** para la división Mercedes-Benz Vanes se sitúe en un rango de entre 0.5 a 0.7.

La división Mercedes-Benz Vanes prevé un aumento significativo de las **inversiones en propiedades, plantas y equipo en 2023**. Este aumento estará impulsado principalmente por la transición prevista a una flota de vanes Mercedes-Benz de nueva generación totalmente eléctrica, así como por las inversiones ecológicas en el marco de *Ambition 2039* con el objetivo de alcanzar la neutralidad de CO_2.

En términos de investigación y desarrollo, Mercedes-Benz Vanes se está centrando en los sistemas de propulsión eléctrica, la conducción automatizada y la digitalización. Mercedes-Benz Vans prevé un aumento significativo del **gasto en investigación y desarrollo** en 2023.

Mercedes-Benz Mobility
Mercedes-Benz Mobility prevé un ligero descenso del **volumen de contratos** y un ligero aumento de los **nuevos negocios** en 2023.

Se espera que el **retorno sobre el capital ajustado** se sitúe en un rango de entre el 12 % y el 14 % en 2023. Unos ingresos por intereses significativamente más bajos debido a la subida de las tasas de interés son el principal motor de la disminución prevista en comparación con el año anterior.

El Grupo Mercedes-Benz
El Grupo Mercedes-Benz espera obtener en 2023 unos **ingresos** similares a los del año anterior. El Grupo asume que los ingresos de Mercedes-Benz Autos también estarán al nivel del año anterior. Se espera que los ingresos de Mercedes-Benz Vanes aumenten ligeramente en comparación con el año anterior. Por el contrario, el Grupo parte de la base de que los ingresos de Mercedes-Benz Mobility serán significativamente inferiores a los del año anterior.

Basándose en el desarrollo de los diferentes segmentos, el Grupo espera que el **EBIT** sea ligeramente inferior al del año anterior en lo que seguirá siendo un entorno de mercado difícil.

El Grupo Mercedes-Benz espera que el **flujo de efectivo libre del negocio industrial** en 2023 se sitúe en el nivel del año anterior. Aunque se espera que los pagos de impuestos sean superiores a los del año anterior, es probable que estos pagos se vean compensados con creces por las contribuciones positivas de Mercedes-Benz Autos.

Emisiones de CO_2 de la flota de vehículos nuevos en Europa
Después de haber cumplido los requisitos de CO_2 también en 2022, el Grupo Mercedes-Benz espera que las emisiones medias de CO_2 de su flota de vehículos nuevos en Europa (Unión Europea, Noruega e Islandia) disminuyan significativamente en comparación con el año anterior en 2023. Con la nueva expansión de la flota de vehículos eléctricos, se puede suponer que los requisitos de CO_2 en Europa se cumplirán una vez más en 2023.

La Tabla B 44 ofrece un panorama general de las cifras clave

B.44

Perspectivas de cifras clave para 2023

	2022 año de informe	Pronóstico para 2023
Grupo Mercedes-Benz		
Ingresos[1]	€150,017 millones	**Al nivel del año anterior**
EBIT[1]	€20,458 millones	**Ligeramente inferior al nivel del año anterior**
Flujo de efectivo libre del negocio industrial[1]	€8,128 millones	**Al nivel del año anterior**
Emisiones CO_2 flota nuevos autos Europa[1]	115 g/km	**Muy inferior al nivel del año anterior**
Mercedes-Benz Autos		
Ventas de unidades[1]	2,040,700 vehículos	**Al nivel del año anterior**
Ingresos	€111,601 millones	**Al nivel del año anterior**
Retorno sobre ventas ajustado	14.6%	**12%–14%**
Tasa de conversión de efectivo ajustada	0.7	**0.8–1.0**
Inversiones en propiedades, plantas y equipo[1]	€3,265 millones	**Muy superior al nivel del año anterior**
Gastos en investigación y desarrollo[1]	€7,986 millones	**Ligeramente superior al nivel del año anterior**
Mercedes-Benz Vanes		
Ventas de unidades[1]	415,344 vehículos	**Al nivel del año anterior**
Ingresos	€17,217 millones	**Ligeramente superior al nivel del año anterior**
Retorno sobre ventas ajustado	11.2%	**9%–11%**
Tasa de conversión de efectivo ajustada	1.1	**0.5–0.7**
Inversiones en propiedades, plantas y equipo[1]	€199 millones	**Muy superior al nivel del año anterior**
Gastos en investigación y desarrollo[1]	€552 millones	**Muy superior al nivel del año anterior**
Mercedes-Benz Mobility		
Nuevos negocios[1]	€58,031 millones	**Ligeramente superior al nivel del año anterior**
Volumen de contratos	€132,379 millones	**Ligeramente inferior al nivel del año anterior**
Ingresos	€26,953 millones	**Muy inferior al nivel del año anterior**
Retorno sobre capital ajustado[1]	16.8%	**12%–14%**

1 Indicador clave del rendimiento

Dividendo

En consonancia con una política de dividendos sustentable, el Grupo Mercedes-Benz fija el dividendo sobre la base de un índice de distribución del 40 % de la utilidad neta atribuible a los accionistas del Grupo Mercedes-Benz. El flujo de efectivo libre del negocio industrial también se tiene en cuenta a la hora de fijar el dividendo.

En la Asamblea General Anual que se celebrará el 3 de mayo de 2023, el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia propondrán el pago de un dividendo de € 5.20 por acción para el ejercicio 2022 (ejercicio anterior: € 5.00). El dividendo del año anterior incluía una parte del dividendo de € 0.70 del negocio de vehículos industriales de Daimler. En total, esto representa una distribución de € 5.6 miles de millones (año anterior: € 5.3 miles de millones).

Declaración general sobre desempeño futuro

El Grupo Mercedes-Benz seguirá concentrándose en lograr un crecimiento rentable en los próximos años, sobre todo en el mercado de los automóviles de lujo y las vanes premium, así como en las ventas por financiamiento. El desarrollo sin fricciones de la electromovilidad tiene una alta prioridad. Seguirá siendo necesario un elevado gasto anticipado para la necesaria transformación hacia un futuro neutro en emisiones de CO_2.

La Compañía seguirá enfrentándose a tensiones en las cadenas de suministro y a cuellos de botella en los bienes intermedios clave para la producción de vehículos en un futuro próximo. Los futuros acontecimientos macroeconómicos y geopolíticos también albergan importantes incertidumbres. Para poder superar con éxito estos retos, la empresa seguirá aplicando rigurosamente sus medidas para aumentar la eficiencia y reducir los costos fijos. El Grupo Mercedes-Benz y los segmentos siguen comprometidos con sus exigentes objetivos de márgenes.

Con este telón de fondo y con el apoyo de la fuerza de las marcas y la capacidad de innovación del Grupo, el Grupo Mercedes-Benz afronta con confianza el año 2023.

Informe de Riesgos y Oportunidades

El Grupo Mercedes-Benz está expuesto a un gran número de riesgos que están directamente relacionados con las actividades empresariales de Mercedes-Benz Group AG y sus subsidiarias o que se derivan de influencias externas. El Grupo entiende por riesgo el peligro de que acontecimientos, desarrollos o acciones impidan al Grupo o a uno de sus segmentos alcanzar sus objetivos. Esto incluye riesgos monetarios y no monetarios. Al mismo tiempo, es importante identificar las oportunidades para salvaguardar y mejorar la competitividad del Grupo Mercedes-Benz. El Grupo define una oportunidad como la posibilidad, debida a acontecimientos, desarrollos o acciones, de salvaguardar o superar los objetivos previstos del Grupo o de un segmento.

Para identificar los riesgos y oportunidades empresariales en una fase temprana y evaluarlos y gestionarlos activamente, el Consejo de Administración aplica sistemas de gestión y control adecuados y eficaces, que se han reunido en un sistema global de gestión de riesgos y oportunidades. Los riesgos y las oportunidades no se compensan.

B.45

Evaluación de riesgos y oportunidades con base en el valor esperado para cada categoría

Nivel	Valor esperado
Bajo	<500 millones
Medio	≥ €500 millones a €1 miles de millones
Alto	≥ €1 miles de millones

Sistema de gestión de riesgos y oportunidades y sistema de control interno

Sistema de gestión de riesgos y oportunidades

El **sistema de gestión de riesgos** tiene por objeto identificar, evaluar, controlar, supervisar e informar de forma sistemática y continua sobre los riesgos que amenazan la existencia del Grupo Mercedes-Benz y otros riesgos materiales que ponen en peligro el éxito del Grupo, con el fin de apoyar la consecución de los objetivos corporativos y aumentar la conciencia de riesgo en el Grupo. Esto incluye también los riesgos y oportunidades relacionados con factores medioambientales, sociales y de gobierno (ESG).

El sistema de **gestión de oportunidades** del Grupo Mercedes-Benz se basa en el sistema de gestión de riesgos. El objetivo de la gestión de oportunidades es reconocer en una fase temprana las posibles oportunidades que surjan en las actividades empresariales como consecuencia de una evolución positiva, y aprovecharlas de la mejor manera posible para el Grupo adoptando las medidas adecuadas. Aprovechando las oportunidades, deben alcanzarse o superarse los objetivos previstos.

El sistema de gestión de riesgos y oportunidades está integrado en el sistema de gestión y planificación basado en valores del Grupo Mercedes-Benz y es un componente fijo del proceso global de planificación, gestión e información en las empresas, segmentos y funciones corporativas. La responsabilidad de la gestión de riesgos operativos y de los procesos de gestión de riesgos recae en los segmentos, las funciones corporativas, las unidades organizativas y las empresas. Informan periódicamente sobre los riesgos y oportunidades específicos a la unidad de nivel inmediatamente superior. Los riesgos significativos e inesperados deben comunicarse inmediatamente. Los riesgos y oportunidades se gestionan dentro del Grupo mediante medidas adoptadas por las unidades responsables.

La rentabilidad de una medida se evalúa antes de su aplicación. El posible impacto y la probabilidad de ocurrencia de todos los riesgos y oportunidades relevantes para las entidades individuales y las medidas relacionadas que se han iniciado se supervisan continuamente. A través de los segmentos, esta información se transmite a la Gestión de Riesgos del Grupo para que informe al Consejo de Administración, al Comité de Auditoría y al Comité de Vigilancia. Mercedes-Benz Group AG supervisa la aplicación por parte de los segmentos en el marco de sus funciones legales, reglamentarias y de cumplimiento.

Como parte del proceso de planificación, se toman nota de los riesgos y oportunidades en un horizonte de observación de hasta cinco años. Además, los riesgos y oportunidades estratégicos también se tienen en cuenta en el proceso de gestión de riesgos. La presentación de riesgos y oportunidades en este informe se refiere generalmente a un periodo de un año. La evaluación de los riesgos y oportunidades individuales se lleva a cabo sobre la base de su probabilidad de ocurrencia y su posible impacto en el Grupo Mercedes-Benz. Multiplicando la probabilidad de ocurrencia por el posible impacto se obtiene el valor monetario esperado, que constituye la base para la clasificación de las categorías de riesgos y oportunidades en los niveles Bajo, Medio o Alto. El valor monetario esperado también se utiliza y se comunica como una dimensión de evaluación adicional en el marco de los informes internos sobre riesgos y oportunidades. En principio, la cuantificación de los riesgos y oportunidades en este informe se realiza resumiendo los valores esperados de los riesgos y oportunidades individuales en categorías (referirse a perspectivas B 45). La evaluación e información del nivel de riesgos y oportunidades tiene en cuenta tanto las medidas de reducción de riesgos previstas como las ya efectivas (visión neta) y se considera en relación con el EBIT, a menos que se indique lo contrario.

La gestión de riesgos y oportunidades se basa en el principio de exhaustividad. Esto significa que, a nivel de las entidades individuales, todos los riesgos y oportunidades identificados entran en el proceso de gestión de riesgos.

El alcance de consolidación para la gestión de riesgos y oportunidades corresponde en general al alcance de los estados financieros consolidados. El grupo de empresas incluidas en la consolidación se amplía desde el punto de vista de los riesgos. Se incluyen los riesgos y oportunidades de los segmentos y unidades operativas, las empresas asociadas importantes, los negocios conjuntos, las operaciones conjuntas y los departamentos corporativos.

Para evaluar la **capacidad de asumir riesgos** del Grupo, se analizan los efectos potenciales de los riesgos sobre los resultados, teniendo en cuenta los efectos de correlación, mediante una simulación de Monte Carlo (nivel de confianza: 99 %). En el caso de perfiles simétricos de riesgos y oportunidades, también se incluyen los efectos potenciales sobre los beneficios de las oportunidades. Los riesgos y oportunidades agregados se comparan con los fondos propios declarados del Grupo Mercedes-Benz como
como cobertura de riesgos.

A la hora de identificar los **riesgos y oportunidades relacionados con la sustentabilidad**, Mercedes-Benz Group AG se guía por los temas identificados en el análisis de materialidad y, por tanto, incluye las áreas de actuación de la estrategia empresarial sustentable, para las que se han asignado objetivos concretos. Por riesgos y oportunidades relacionados con la sustentabilidad se entienden condiciones, acontecimientos o desarrollos relacionados con factores medioambientales, sociales o de gobernanza (ASG), cuya ocurrencia puede tener un impacto real o potencial en la rentabilidad, los flujos de caja y la posición financiera del Grupo Mercedes-Benz, así como en su reputación. Los riesgos relacionados con ESG asociados a las actividades empresariales, las relaciones comerciales y los productos y servicios, y que es muy probable que tengan un impacto negativo grave en los aspectos no financieros de conformidad con la Sección 289c del Código de Comercio de Alemania (HGB), no son evidentes en la actualidad.

Los **riesgos y oportunidades relacionados con el clima** en relación con las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera relacionada con el Clima (TCFD) forman parte del área de medio ambiente y, por lo tanto, también se identifican y evalúan como parte del proceso de gestión de riesgos.

Sistema de control interno

El sistema de control interno del Grupo Mercedes-Benz incluye, además del sistema de control interno relacionado con la contabilidad, controles para otros procesos empresariales. También hay controles internos para los procesos de Seguridad Corporativa y el sistema de gestión del cumplimiento en todo el Grupo. Los aspectos relacionados con la sostenibilidad también forman parte del sistema de control interno. Además, la estructura y los procesos del sistema de control interno son verificados de forma independiente por **Auditoría Interna**.

La gestión de riesgos de seguridad de **Seguridad Corporativa** está integrada en el sistema de gestión de riesgos del Grupo Mercedes-Benz. El objetivo es identificar y evaluar los riesgos relevantes para la seguridad sobre la base de una visión orientada al riesgo y controlarlos mediante medidas paliativas. Con este fin, Seguridad Corporativa implantó controles internos de seguridad en sus centros de todo el mundo. Además, Seguridad Corporativa estableció controles internos para el uso de soluciones en la nube y la funcionalidad de un sistema holístico de gestión de la seguridad de la información (ISMS, por sus siglas en inglés).

El **sistema de gestión del cumplimiento**, que tiene una interfaz con el sistema de gestión de riesgos, está alineado con la situación de riesgo del Grupo Mercedes-Benz y tiene como objetivo promover un comportamiento conforme a las normas dentro de la empresa. El sistema de gestión del cumplimiento contribuye de forma significativa a la integración del cumplimiento en nuestras unidades de negocio operativas y en sus procesos. Encontrará más información sobre el sistema de gestión del cumplimiento del Grupo Mercedes-Benz en el capítulo Declaración no financiera.

El **sistema de control interno relativo al proceso contable** tiene como objetivo garantizar la adecuación y la eficacia de la contabilidad y la información financiera. Está diseñado de acuerdo con el marco internacionalmente reconocido para sistemas de control interno del Comité de Organizaciones Patrocinadoras de la Comisión Treadway (COSO Internal Control – Integrated Framework), se desarrolla continuamente y es parte integrante de los procesos de contabilidad e información financiera en los segmentos, funciones corporativas, unidades organizacionales y compañías. El sistema incluye principios y procedimientos, así como controles preventivos y de detección.

Idoneidad y eficacia del sistema de control interno y de gestión de riesgos

El Comité de Gestión de Riesgos del Grupo (GRMC) es responsable de garantizar la mejora continua del sistema de gestión de riesgos y del sistema de control interno (incluido el sistema de gestión del cumplimiento) y de evaluar su idoneidad y eficacia en relación con la situación de riesgo del Grupo y el alcance de las actividades empresariales. A 31 de diciembre de 2022, el GRMC estaba compuesto por representantes de los departamentos de Contabilidad e Información Financiera, Asuntos Jurídicos, Cumplimiento Normativo, Seguridad Corporativa y de la Información y los miembros responsables de finanzas de los Consejos de Administración de Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG y Mercedes-Benz Mobility AG. Está presidido por los miembros del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG responsables de Finanzas y Control / Mercedes-Benz Mobility y de Integridad y Asuntos Legales. El departamento de Auditoría Interna aporta conclusiones importantes sobre el sistema de control interno y gestión de riesgos.

El Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia y el Consejo de Vigilancia son informados periódicamente y cuando es necesario sobre posibles deficiencias significativas de control, la idoneidad y eficacia de los mecanismos de control y la situación de los riesgos. El Comité de Vigilancia y el Consejo de Supervisión de Mercedes-Benz Group AG y los Consejos de Supervisión de Mercedes-Benz AG y Mercedes-Benz Mobility AG son responsables de supervisar el sistema de control interno y gestión de riesgos, incluida su idoneidad y eficacia. El departamento de Auditoría Interna supervisa si se cumplen las condiciones legales y las políticas internas del Grupo relativas al sistema de control y gestión de riesgos del Grupo. En caso necesario, se adoptan medidas en colaboración con la dirección correspondiente. Los auditores externos comprueban la idoneidad general del sistema de identificación temprana de riesgos, integrado en el sistema de gestión de riesgos, para identificar los riesgos que amenazan la existencia del Grupo. Además, en el marco de la auditoría de las cuentas anuales consolidadas, informan al Comité de Vigilancia y al Comité de Vigilancia sobre cualquier deficiencia significativa que se haya reconocido en el sistema de control interno contable y de gestión de riesgos.

La supervisión continua de los procesos y sistemas de control interno y del sistema de gestión de riesgos tiene por objeto resolver las deficiencias detectadas y garantizar la mejora continua de los procesos y sistemas. Debido a la complejidad de los procesos y al elevado ritmo de cambio de los requisitos legales relativos a la información no financiera, la madurez del sistema de control interno en lo que respecta a los aspectos relacionados con la sostenibilidad no alcanza aún el nivel del sistema de control interno contable. En la fecha del informe, no hay indicios en todos los aspectos materiales de una inadecuación o ineficacia general del sistema de control interno y gestión de riesgos.

Riesgos y oportunidades

A continuación se describen los riesgos y oportunidades que podrían influir de forma significativa en la rentabilidad, los flujos de efectivo y la situación financiera del Grupo Mercedes-Benz en el ejercicio siguiente. En general, la información sobre riesgos y oportunidades se realiza en relación con los segmentos individuales Mercedes-Benz Autos, Mercedes-Benz Vans y Mercedes-Benz Mobility. Si no se menciona explícitamente ningún segmento, los riesgos y oportunidades descritos se refieren a todos los segmentos.

Además de los riesgos y oportunidades que se describen a continuación, también pueden influir en el futuro en la rentabilidad, los flujos de efectivo y la situación financiera riesgos y oportunidades que aún no se conocen o que se han clasificado como no relevantes.

La tabla B 46 ofrece una visión general de los valores monetarios previstos de las distintas categorías.

B.46

	Valor esperado para 2023		Valor esperado para 2022	
Categoría[1]	**Riesgo**	**Oportunidad**	Riesgo	Oportunidad
Riesgos y oportunidades de la industria y el negocio				
Riesgos y oportunidades del mercado general	**Alto**	**Alto**	Medio	Alto
Riesgos y oportunidades relacionados con el marco legal y político	**Alto**	**Bajo**	Alto	-
Riesgos y oportunidades del mercado de adquisiciones	**Alto**	**Bajo**	Bajo	Bajo
Riesgos y oportunidades específicos de la compañía				
Riesgos y oportunidades por investigación y desarrollo	**Bajo**	**Bajo**	Bajo	-
Riesgos y oportunidades de producción	**Medio**	**Bajo**	Bajo	-
Riesgos y oportunidades por adquisiciones y logística	**Alto**	**Bajo**	Alto	Bajo
Riesgos y oportunidades de tecnologías de la información	**Bajo**	**Bajo**	Bajo	-
Riesgos y oportunidades de personal	**Bajo**	**Bajo**	Bajo	-
Riesgos y oportunidades relacionados con cooperación con asociaciones e inversiones registradas con el método de participación	**Medio**	**Bajo**	Medio	-
Riesgos y oportunidades financieros				
Riesgos y oportunidades del tipo de cambio	**Bajo**	**Bajo**	Bajo	Bajo
Riesgos y oportunidades de la tasa de interés	**Bajo**	**Bajo**	Bajo	Bajo
Riesgos y oportunidades de precios de *commodities*	**Bajo**	**Bajo**	Bajo	Bajo
Riesgos crediticios	**Bajo**	-	Bajo	-
Riesgos de país	**Alto**	-	Alto	-
Riesgos de acceso restringido a mercados de capitales	**Bajo**	-	Bajo	-
Riesgos y por cambios en calificaciones crediticias	**Bajo**	**Bajo**	Bajo	Bajo
Riesgos y oportunidades relacionados con planes de pensiones	**Alto**	**Alto**	Medio	Medio

1 Los riesgos por procedimientos legales y riesgos y oportunidades fiscales no se presentan en la tabla ya que no son comparables con otras categorías de riesgo debido a diversos parámetros. En la sección Riesgos Legales se ofrece una presentación detallada de los procedimientos legales.

Condiciones económicas

Al igual que la mayoría de los institutos de investigación económica, el Grupo Mercedes-Benz prevé que el crecimiento de la economía mundial seguirá ralentizándose considerablemente en 2023. Las hipótesis relativas al entorno económico global y a la evolución de los mercados automovilísticos en 2023 se describen detalladamente en el capítulo Perspectivas.

El entorno económico constituye las condiciones marco para los riesgos y oportunidades enumerados en las siguientes categorías y se incluye como premisa en la cuantificación de dichos riesgos y oportunidades.

Las condiciones económicas mundiales siguen caracterizándose por un grado excepcional de incertidumbre. Además de sucesos macroeconómicos inesperados, pueden surgir incertidumbres para la economía mundial y el desarrollo empresarial del Grupo Mercedes-Benz, en particular a raíz de acontecimientos geopolíticos y de la política comercial. Además de la guerra entre Rusia y Ucrania, cabe citar como ejemplos un nuevo recrudecimiento de las tensiones entre Estados Unidos y China y un mayor deterioro de las relaciones políticas entre la Unión Europea y China. Además, como en el año anterior, el curso ulterior de la pandemia de Covid 19 puede provocar perturbaciones en las cadenas mundiales de suministro.

Otros cuellos de botella en la disponibilidad, en particular los que afectan a los semiconductores, siguen siendo una gran fuente de incertidumbre. La volatilidad de los precios de la energía y las materias primas, las tasas de inflación persistentemente elevadas o en continuo aumento, la fuerte subida de los tipos de interés y una ralentización aún más pronunciada del crecimiento económico también pueden influir en los riesgos y oportunidades descritos en las distintas categorías.

Riesgos y oportunidades de industria y negocio

Riesgos y oportunidades del mercado general

Los riesgos y oportunidades para el desarrollo económico de los mercados automovilísticos se ven fuertemente afectados por la situación cíclica de la economía mundial. La evaluación de los riesgos y oportunidades del mercado está vinculada a supuestos y previsiones sobre el desarrollo general de los mercados en las regiones en las que opera el Grupo Mercedes-Benz. Las condiciones económicas constituyen la base de la evaluación de los riesgos y oportunidades existentes. La posibilidad de que los mercados evolucionen mejor o peor de lo previsto en la planificación, o de que cambien las condiciones del mercado, existe generalmente para todos los segmentos del Grupo.

Los posibles descensos en las **ventas de vehículos** pueden deberse, en particular, al entorno macroeconómico parcialmente inestable y en el contexto de incertidumbres políticas o económicas. Como consecuencia de la pandemia del Covid 19, siguen existiendo riesgos con un impacto negativo en el desarrollo de las ventas de Mercedes-Benz Autos. El aumento de los precios de la energía, una tasa de inflación persistentemente elevada y la volatilidad de los tipos de cambio también pueden provocar incertidumbre en el mercado o una pérdida de poder adquisitivo y repercutir negativamente en la demanda del sector automovilístico. Una aceptación de los vehículos eléctricos en el mercado inferior a la prevista también puede provocar riesgos en el desarrollo de las ventas de unidades y tener un impacto negativo en los beneficios. Esto también podría poner en peligro la consecución de los objetivos específicos de CO_2. Las medidas de política industrial para reforzar la creación de valor local en varios países, así como los incentivos gubernamentales a la compra de vehículos eléctricos producidos localmente, también pueden dar lugar a desventajas competitivas y a un descenso de las ventas de vehículos en los respectivos mercados. Las divisiones de automoción analizan y supervisan continuamente la evolución de los mercados, las ventas de unidades y los inventarios; en caso necesario, se aplican programas específicos de marketing y ventas.

Las volatilidades respecto a la evolución del mercado también pueden hacer que las condiciones generales del mercado o regionales de la industria del automóvil evolucionen mejor de lo previsto en las previsiones y premisas internas, lo que se traduce en oportunidades de negocio en el mercado. Las oportunidades también pueden surgir de una mejora de la situación competitiva o de una evolución más positiva de la demanda. El aprovechamiento de las oportunidades se apoya en campañas de ventas y marketing.

La pérdida de **importantes distribuidores e importadores de vehículos** puede provocar que la demanda de los clientes no se atienda en su totalidad y que disminuyan las ventas de unidades. Debido a la tensa situación económica de algunos concesionarios e importadores de vehículos, no puede descartarse una posible pérdida de ingresos para Mercedes-Benz Autos. Para contrarrestar estos riesgos en una fase temprana, se supervisa continuamente la situación financiera de los concesionarios e importadores de vehículos estratégicamente relevantes.

El lanzamiento de nuevos productos por parte de la competencia, unas políticas de precios más agresivas y una fijación de precios menos efectiva para productos como los vehículos eléctricos pueden provocar un aumento de la **presión competitiva y de precios** en los segmentos automovilísticos y tener un impacto negativo en la rentabilidad. La interrupción o reducción de las subvenciones públicas a los vehículos eléctricos también puede afectar negativamente a su fijación de precios y recortar los márgenes de beneficio. Se realiza un seguimiento continuo para reconocer los riesgos en una fase temprana. Dependiendo de la situación, se adoptan medidas específicas para cada producto y, posiblemente, diferentes a nivel regional para apoyar a los mercados más débiles. También existe el riesgo de que se retrase la introducción en el mercado de nuevas tecnologías en los vehículos. Existen oportunidades, sobre todo en el segmento de Mercedes-Benz Autos, debido a que los precios efectivos de los vehículos son mejores de lo previsto.

En relación con la venta de vehículos, el Grupo Mercedes-Benz ofrece a los clientes una amplia gama de opciones de **financiamiento y arrendamiento**. Los riesgos resultantes para el segmento Mercedes-Benz Mobility se deben principalmente al empeoramiento de la solvencia de los deudores, por lo que los créditos podrían no ser recuperables en su totalidad o en parte debido a la insolvencia de los clientes (impago o riesgo de crédito). El Grupo Mercedes-Benz contrarresta los riesgos crediticios mediante la comprobación de la solvencia crediticia sobre la base de métodos estandarizados de calificación y clasificación, la constitución de garantías sobre las cuentas a cobrar y una gestión eficaz de los riesgos centrada en el seguimiento de los principales indicadores internos y macroeconómicos.

En relación con los contratos de leasing, también surgen riesgos y oportunidades debido al desarrollo del mercado de vehículos usados. Se producen cuando el valor de mercado de un vehículo arrendado al final del plazo del contrato difiere del valor residual que se calculó y previó originalmente sobre la base de hipótesis específicas en el momento en que se celebró el contrato y se utilizó como base para las cuotas de arrendamiento. Se han definido procesos de gestión del valor residual para contrarrestar estos riesgos relativos a los **valores residuales de los vehículos**. Dependiendo de la región y de la situación actual del mercado, las medidas adoptadas suelen incluir un seguimiento continuo del mercado, así como, en caso necesario, estrategias de fijación de precios o medidas de promoción de ventas destinadas a regular las existencias de vehículos. La calidad de las previsiones de mercado se verifica mediante comparaciones periódicas de fuentes internas y externas y, en caso necesario, la determinación de los valores residuales se ajusta y perfecciona en lo que respecta a métodos, procesos y sistemas.

Los riesgos de mercado aumentan de Medio a Alto en comparación con el año anterior, especialmente debido al incierto entorno macroeconómico.

Riesgos y oportunidades relacionados con el marco legal y político

Los riesgos y oportunidades derivados del marco legal y político influyen considerablemente en el futuro éxito empresarial del Grupo Mercedes-Benz. Las normativas relativas a las emisiones de los vehículos, el consumo de combustible, la seguridad y la certificación, así como los aspectos arancelarios y los impuestos relacionados con la venta o la compra de vehículos o piezas de vehículos, desempeñan un papel importante.

El Grupo Mercedes-Benz supervisa constantemente la evolución del marco legal y político e intenta anticiparse a los requisitos previsibles y a los objetivos a largo plazo en una fase temprana del proceso de desarrollo de productos. En particular, los cambios en el marco legal y político a corto plazo pueden estar asociados con costos adicionales o mayores inversiones.

En muchos mercados existen límites legales al consumo de combustible y/o a las emisiones de CO2 del parque automovilístico, aunque los valores objetivo difieren de un mercado a otro. El incumplimiento de las normativas aplicables en los distintos mercados puede acarrear importantes sanciones y daños a la reputación, e incluso puede suponer que los vehículos con sistemas de propulsión convencionales no puedan o dejen de poder matricularse en los mercados correspondientes. El Grupo Mercedes-Benz contrarresta estos riesgos mediante la transformación hacia la movilidad eléctrica y el consiguiente reajuste de sus productos.

Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes se enfrentan a los riesgos descritos con respecto a los reglamentos relativos a los objetivos obligatorios para el consumo medio de combustible de la flota y las emisiones de CO2 de los vehículos nuevos, especialmente en los mercados de China, Europa y Estados Unidos. El Grupo Mercedes-Benz tiene debidamente en cuenta estos objetivos en su planificación de productos y ventas. Partimos de la base de que los ambiciosos objetivos legales podrán cumplirse. En algunos mercados, habrá que recurrir a las modalidades de consecución de objetivos que concede la ley, incluida la adquisición de créditos externos. El éxito en el mercado de los sistemas de propulsión alternativos depende en gran medida no sólo de la aceptación de los clientes, sino también de las condiciones del mercado regional, como la infraestructura de recarga de baterías, las ayudas estatales y las condiciones fiscales.

Las tensiones políticas y el peligro asociado de **conflictos geopolíticos** han aumentado y se asocian a riesgos de gran alcance para el desarrollo empresarial del Grupo Mercedes-Benz. Una nueva escalada y posible expansión geográfica de la guerra entre Rusia y Ucrania podría tener un impacto negativo en los procesos de compra y logística y en el programa de producción y ventas. Un posible cuello de botella en el suministro de energía en la UE podría dar lugar a posibles pérdidas de producción en las plantas de Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes. Además, existe un riesgo creciente de posibles ciberataques como consecuencia de las tensiones políticas. Los riesgos mencionados se supervisan de forma continua y, en consecuencia, se ponen en marcha medidas de mitigación, como la sustitución del gas por otras fuentes de energía o la aplicación de medidas de ahorro energético; los posibles escenarios se ajustan continuamente a la situación geopolítica actual y se analizan.

Los distintos países pueden intentar defender y mejorar su competitividad en los mercados mundiales recurriendo cada vez más a **medidas intervencionistas y proteccionistas**. Por ejemplo, la creación o ampliación de instalaciones de producción, el aumento de las compras locales o la exigencia de llevar a cabo actividades locales de investigación y desarrollo pueden suponer un aumento considerable de las inversiones o un incremento de los costes de funcionamiento. Además, las barreras de acceso al mercado, como procesos de certificación más difíciles o retrasados o procedimientos arancelarios muy complicados, pueden dificultar la importación a esos países. Invertir en esos países puede limitar el impacto de las medidas proteccionistas.

Riesgos y oportunidades del mercado de adquisiciones

Los riesgos y oportunidades relacionados con las adquisicioens surgen para los segmentos de automoción en particular de las fluctuaciones de los precios de los productos básicos, las materias primas y la energía. Determinadas materias primas y componentes son necesarios para la fabricación de vehículos y piezas y se compran en el mercado mundial. El nivel de costes depende de la evolución de los precios de los productos básicos, las materias primas y la energía. Para 2023 se prevén aumentos de los precios de las materias primas y la energía relacionados con la inflación, lo que conlleva importantes riesgos por el lado de los costos. También pueden provocar un aumento de los costos logísticos. Además, la intensa competencia por determinadas materias primas en el curso de la introducción de nuevas tecnologías puede provocar un aumento de los costos o una posible escasez en la cadena de suministro. Además, los mercados de materias primas pueden verse afectados por incertidumbres y crisis políticas -combinadas con posibles cuellos de botella en el suministro-, así como por la volatilidad de la demanda de materias primas específicas. En general, la capacidad de repercutir los mayores costos de las materias primas y otros materiales en forma de precios más elevados para los vehículos fabricados es limitada debido a la fuerte presión competitiva en los mercados internacionales del automóvil. Por tanto, el aumento de los precios de las materias primas puede repercutir negativamente en los márgenes de beneficio de los vehículos vendidos y, en consecuencia, reducir los ingresos del segmento correspondiente. Para contrarrestar la posible pérdida de ingresos, el Grupo Mercedes-Benz vigila continuamente la evolución de los precios de las materias primas y la energía y entabla negociaciones con los proveedores.

Los riesgos del mercado de adquisiciones aumentan de Bajo a Alto como resultado de posibles aumentos de precios relacionados con la inflación, entre otros factores.

Riesgos y oportunidades específicos de compañía

Riesgos y oportunidades por investigación y desarrollo

Los avances técnicos y las innovaciones tienen una importancia clave para la movilidad segura y sostenible del futuro. La transformación hacia la movilidad eléctrica y la digitalización integral de los vehículos ha dado lugar a ambiciosos objetivos de desarrollo y al lanzamiento al mercado de nuevas tecnologías. Además de las oportunidades resultantes, las decisiones a favor de determinadas tecnologías y el alcance cada vez mayor de los requisitos de emisiones, consumo y seguridad que deben cumplirse llevan asociados riesgos.

En 2020, Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) alcanzaron acuerdos con diversas autoridades estadounidenses para resolver demandas civiles y medioambientales relativas a los sistemas de control de emisiones de determinados vehículos diésel, que han surtido efecto legal. Remitimos a nuestras explicaciones adicionales en Riesgos y oportunidades legales y fiscales. Con el acuerdo alcanzado, Mercedes-Benz Group AG y MBUSA han acordado, entre otras cosas, pagar sanciones civiles, llevar a cabo un programa de modificación de las emisiones de los vehículos afectados, ofrecer garantías ampliadas, emprender un proyecto de mitigación a escala nacional, adoptar determinadas medidas de cumplimiento corporativo y realizar otros pagos. Si no se cumplen estas obligaciones, existe el riesgo de que deban adoptarse medidas costosas o de que deban pagarse sanciones importantes.

Riesgos y oportunidades de producción

Debido a la creciente complejidad técnica y al objetivo de mantener y mejorar constantemente los estándares de calidad de los vehículos de lujo del Grupo Mercedes-Benz, en los segmentos de automoción pueden surgir tanto riesgos como oportunidades en relación con el lanzamiento y la fabricación de productos. En consecuencia, no pueden descartarse interrupciones de la producción debidas, por ejemplo, a perturbaciones en la cadena de suministro o a un cuello de botella en el abastecimiento energético. Además, el desarrollo de la pandemia Covid 19 puede tener un impacto negativo en la producción. Para el **lanzamiento de nuevos productos** -especialmente en el curso de la transformación hacia la movilidad eléctrica y la integración de nuevas tecnologías- deben estar disponibles los componentes y equipos necesarios, así como las capacidades de producción requeridas. Para reducir los riesgos asociados, los procesos relacionados se evalúan y mejoran continuamente.

Podrían surgir **casos de garantía y crédito mercantil** si la calidad de los productos o de las piezas instaladas en los productos no cumple los requisitos a pesar de los procesos adecuados de aseguramiento de la calidad, si no se cumplen plenamente las normativas o si no se puede prestar la asistencia en la forma requerida en caso de problemas y mantenimiento de los productos. El Grupo Mercedes-Benz reconoce provisiones adecuadas para casos de garantía y crédito mercantil. No obstante, no puede descartarse que las llamadas a revisión y las medidas sobre el terreno ocasionen gastos. Se examinan las posibles reclamaciones en relación con tales riesgos y, en caso necesario, se inician las medidas oportunas para los productos afectados.

Debido a las incertidumbres existentes y a las posibles interrupciones de la producción causadas por el impacto de la posible escasez de energía, los riesgos de producción han aumentado de Bajo a Medio.

Riesgos y oportunidades derivados de las compras y la logística

Las interrupciones en las cadenas de suministro globales, los cuellos de botella en el suministro de bienes intermedios y las paradas de producción o la infrautilización de las capacidades de producción de los proveedores pueden tener un impacto negativo en las actividades empresariales de las divisiones de automoción. El creciente riesgo de ciberataques dentro de la cadena de suministro también significa que no se pueden descartar interrupciones en la cadena de suministro y, como resultado, paradas de producción y pérdidas de ventas unitarias. Podrían surgir oportunidades, por ejemplo, debido a que los costos de capacidad sean inferiores a lo previsto.

Las **interrupciones en las cadenas mundiales de suministro**, especialmente las causadas por los cuellos de botella de componentes electrónicos y otros bienes intermedios importantes, así como los posibles fallos en el suministro por parte de los proveedores de energía, pueden provocar cuellos de botella en Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes. Para evitar estas **situaciones de cuellos de botella de bienes intermedios**, los cuellos de botella de capacidad se contrarrestan planificando con antelación. La gestión de proveedores se lleva a cabo para la prevención de riesgos con el objetivo de garantizar la cantidad y calidad de los componentes necesarios para producir los vehículos. La falta de disponibilidad y los problemas de calidad de determinadas piezas de los vehículos pueden provocar paradas de producción y ocasionar costes que repercuten negativamente en la rentabilidad.

La situación financiera de algunos proveedores sigue siendo difícil. Las razones de ello son las continuas incertidumbres en relación con el aumento de los precios de los productos básicos, las materias primas y la energía, la falta de disponibilidad de componentes y el mayor impacto de la pandemia de Covid-19. Las posibles **interrupciones de la producción o la infrautilización de las capacidades de producción de los proveedores** también pueden provocar la interrupción de la cadena de suministro en los segmentos automotirces e impedir que los vehículos se terminen y entreguen a los clientes a tiempo. La gestión del riesgo de los proveedores tiene como objetivo identificar en una fase temprana los posibles cuellos de botella financieros para los proveedores e iniciar las contramedidas adecuadas. Concretamente, en función de las señales de alerta registradas y de la clasificación interna, se acuerdan con los proveedores fechas de notificación periódicas en las que se comunican al Grupo Mercedes-Benz los indicadores clave de rendimiento y se pueden determinar, en su caso, medidas de apoyo. Si los proveedores no pueden cubrir sus costos fijos, también existe el riesgo de que exijan pagos compensatorios. Los aumentos de capacidad necesarios en los proveedores también podrían requerir una contribución para cubrir costos.

Debido a la **transformación hacia la movilidad eléctrica** y a la creciente subcontratación de componentes importantes, también existe el riesgo de que estos no estén disponibles a tiempo en la cantidad prevista y con la calidad requerida, lo que retrasaría el inicio de la producción de nuevas series. Esto podría tener efectos negativos sobre la rentabilidad.

Riesgos y oportunidades de las tecnologías de la información
La estrategia de digitalización perseguida sistemáticamente permite al Grupo Mercedes-Benz aprovechar nuevas oportunidades para aumentar la utilidad para el cliente y el valor de la empresa. No obstante, el alto grado de penetración de las tecnologías de la información (TI) en todas las unidades de negocio también entraña riesgos para nuestros procesos empresariales y de producción y para los productos y servicios de las unidades. Los amplios cambios en el panorama de sistemas existente, por ejemplo la apuesta por las asociaciones estratégicas para la transformación de la infraestructura informática, también pueden conllevar riesgos.

La amenaza cada vez mayor de la ciberdelincuencia y la propagación de códigos maliciosos agresivos conlleva riesgos que pueden afectar a la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información y de los recursos operativos soportados por las TI. A pesar de las amplias precauciones, en el peor de los casos esto puede conducir a una interrupción temporal de los procesos de negocio apoyados por TI con graves efectos negativos en los resultados del Grupo. Además, la pérdida o el uso indebido de datos sensibles puede, en determinadas circunstancias, acarrear una pérdida de reputación. En particular, unos requisitos reglamentarios más estrictos, como el Reglamento General de Protección de Datos de la UE y la legislación conexa, pueden, entre otras cosas, dar lugar a reclamaciones de terceros y dar lugar a costosos requisitos reglamentarios y sanciones con repercusiones en los beneficios. Para el Grupo Mercedes-Benz, activo en todo el mundo, y para sus amplios procesos empresariales y de producción, es esencial que la información esté disponible y pueda intercambiarse de forma actualizada, completa y correcta. El marco interno de seguridad informática está orientado según normas internacionales y se basa también en normas y buenas prácticas del sector para sus medidas de protección. Los nuevos requisitos normativos en materia de ciberseguridad y sistemas de gestión de la ciberseguridad se tienen en cuenta en el desarrollo ulterior de procesos y políticas. Para proteger la información deben utilizarse sistemas informáticos seguros y adecuados y una infraestructura informática fiable. Las amenazas cibernéticas deben ser identificadas y tratadas en función de su criticidad a lo largo de todo el ciclo de vida de las aplicaciones y los sistemas informáticos. Se presta especial atención a los riesgos que, en caso de producirse, dan lugar a una interrupción de los procesos empresariales debido a fallos de los sistemas informáticos y a la pérdida y falsificación de datos. El avance de la digitalización y la conexión en red de los medios de producción va acompañado de medidas de seguridad técnicas y organizativas coordinadas.

Debido a las crecientes exigencias en materia de confidencialidad, integridad y disponibilidad de los datos, el Grupo Mercedes-Benz ha puesto en marcha diversas medidas preventivas y correctivas para minimizar los riesgos relacionados, como los posibles daños a la reputación. Por ejemplo, el Grupo reduce las posibles interrupciones de los procesos operativos en los centros informáticos mediante la duplicación de datos, la descentralización del almacenamiento de datos, las copias de seguridad de datos fuera de las instalaciones y los sistemas informáticos configurados para una alta disponibilidad. Se elaboran planes de emergencia, se forma a los empleados y se les informa periódicamente para mantener su capacidad de actuación. Las amenazas específicas se analizan y las contramedidas se coordinan en un Centro de Ciberinteligencia y Respuesta activo a escala mundial. La protección de productos y servicios contra el peligro de la piratería y la ciberdelincuencia se desarrolla continuamente.

Riesgos y oportunidades de personal

La competencia por personal altamente cualificado y directivos sigue siendo muy intensa en la industria y las regiones en las que opera el Grupo Mercedes-Benz. El éxito futuro del Grupo depende también de la medida en que consiga a largo plazo contratar, integrar y retener a empleados especializados. Los instrumentos de recursos humanos establecidos tienen en cuenta estos riesgos de personal. Uno de los objetivos de la gestión de recursos humanos es el desarrollo y la formación continua de los empleados. Entre otras cosas, los empleados se benefician de una amplia gama de oportunidades de formación y de la transparencia creada en el marco de la gestión del rendimiento. Para seguir teniendo éxito como empresa, la forma en que trabajamos juntos y nuestra cultura de liderazgo se someten a un desarrollo continuo.

Además del desarrollo demográfico, la transformación digital también requiere que la empresa siga adaptándose a los cambios y derive medidas como asegurar una próxima generación cualificada de especialistas y directivos, especialmente en lo que respecta a los avances técnicos. Este requisito se aborda a través de diversas medidas, incluida la cualificación específica. Contrarrestamos las fluctuaciones económicas, del mercado y de la competencia mediante instrumentos de tiempo y flexibilidad establecidos para poder reaccionar adecuadamente a la situación.

Riesgos y oportunidades relacionados con asociaciones e inversiones registradas con el método de participación

La cooperación con socios en participaciones accionarias y asociaciones es de vital importancia para el Grupo Mercedes-Benz, tanto en la transformación hacia la movilidad eléctrica y la digitalización integral, como en relación con las soluciones de movilidad. Especialmente con las nuevas tecnologías, estas participaciones nos ayudan a aprovechar sinergias y mejorar las estructuras de costos para responder con éxito a la situación competitiva de la industria automotriz.

Por lo general, el Grupo Mercedes-Benz participa en los riesgos y oportunidades de las participaciones en función de su participación en el capital, y también está sujeto a los riesgos y oportunidades del precio de las acciones si dichas empresas cotizan en bolsa. Tras la escisión y la separación del negocio de vehículos industriales de Daimler, esto también se aplica a la participación minoritaria restante del Grupo en Daimler Truck Holding AG.

La nueva valuación de una participación puede conllevar riesgos y oportunidades para el segmento al que se asigna. Además, las actividades empresariales en curso, especialmente la integración de empleados, tecnologías y productos, pueden dar lugar a riesgos. Además, pueden surgir nuevas obligaciones financieras o una necesidad de financiación adicional. Las participaciones están sujetas a un proceso de seguimiento para que, en caso necesario, puedan tomarse rápidamente decisiones sobre si pueden adoptarse o no medidas para apoyar o garantizar la rentabilidad. También se supervisa periódicamente el valor recuperable de las inversiones en participaciones.

Riesgos y oportunidades financieros

La siguiente sección trata de los riesgos y oportunidades financieros del Grupo Mercedes-Benz. Estos riesgos y oportunidades pueden tener efectos negativos o positivos sobre la rentabilidad, los flujos de efectivo y la situación financiera del Grupo.

En principio, los riesgos operativos y financieros del Grupo que subyacen a sus riesgos y oportunidades financieros pueden dividirse en perfiles de riesgos y oportunidades simétricos y asimétricos. En los perfiles de riesgo y oportunidad simétricos (por ejemplo, las exposiciones a divisas), los riesgos y las oportunidades existen por igual, mientras que en los perfiles de riesgo y oportunidad asimétricos (por ejemplo, las exposiciones a créditos y a países), los riesgos superan a las oportunidades.

En general, el Grupo Mercedes-Benz está expuesto a riesgos y oportunidades derivados de las variaciones de los precios de mercado, como los tipos de cambio, los tipos de interés y los precios de las materias primas. Las variaciones de los precios de mercado pueden influir negativa o positivamente en la rentabilidad, los flujos de efectivo y la situación financiera del Grupo. El Grupo Mercedes-Benz gestiona y supervisa sistemáticamente los riesgos y oportunidades de los precios de mercado principalmente de forma directa en el contexto de sus operaciones comerciales y actividades de financiación, y aplica instrumentos financieros derivados con fines de cobertura cuando es necesario, limitando así tanto los riesgos como las oportunidades de los precios de mercado.

Además, el Grupo está expuesto a riesgos relacionados con el crédito, el país y la liquidez, riesgos de acceso restringido a los mercados de capitales y riesgos derivados de cambios en las calificaciones crediticias. Como parte del proceso de gestión de riesgos, el Grupo Mercedes-Benz evalúa periódicamente estos riesgos teniendo en cuenta los cambios en los principales indicadores económicos y la información de mercado. La consideración de los activos del plan de pensiones para cubrir las prestaciones de jubilación y asistencia sanitaria se incluye en la sección "Riesgos y oportunidades relacionados con los planes de pensiones".

Riesgos y oportunidades del tipo de cambio

La orientación global del Grupo Mercedes-Benz significa que sus operaciones comerciales y transacciones financieras están relacionadas con riesgos y oportunidades relacionados con las fluctuaciones de los tipos de cambio. Esto se aplica en particular a las fluctuaciones del euro frente al dólar estadounidense, el renminbi chino, la libra esterlina y otras divisas como las de los mercados en crecimiento. El riesgo u oportunidad de tipo de cambio surge en las operaciones comerciales principalmente cuando los ingresos se generan en una moneda distinta de la de los costes relacionados (riesgo de transacción). Las exposiciones al riesgo de cambio, actualizadas periódicamente, se cubren sucesivamente con instrumentos financieros adecuados (predominantemente contratos a plazo sobre divisas) de acuerdo con las expectativas de tipo de cambio, que se revisan continuamente, con lo que se limitan tanto los riesgos como las oportunidades. Cualquier sobrecolateralización causada por cambios en la exposición se revierte sin demora mediante medidas adecuadas. También existen riesgos y oportunidades de tipo de cambio en relación con la conversión a euros de los activos netos, ingresos y gastos de las empresas del Grupo fuera de la zona euro (riesgo de conversión); estos riesgos no suelen estar cubiertos.

Riesgos y oportunidades relacionados con las tasas de interés

Las variaciones de las tasas de interés pueden crear riesgos y oportunidades para las operaciones comerciales, así como para las transacciones financieras. El Grupo Mercedes-Benz utiliza diversos instrumentos financieros sensibles a las tasas de interés para gestionar diariamente las necesidades de tesorería de sus actividades comerciales. La mayoría de estos instrumentos financieros están relacionados con el negocio de servicios financieros de Mercedes-Benz Mobility. Los riesgos y oportunidades relacionados con los tipos de interés surgen cuando los periodos de interés fijo no son congruentes entre el activo y el pasivo del balance. Mediante refinanciaciones coordinadas con las condiciones de los acuerdos de financiación, se minimiza el riesgo de desajuste de vencimientos tanto desde el punto de vista de los tipos de interés como de la liquidez. Los riesgos de tasa de interés restantes se gestionan con el uso de instrumentos financieros derivados. Las actividades de financiación del negocio industrial y del negocio de servicios financieros se coordinan a nivel de Grupo. Los instrumentos derivados de tipos de interés, como los swaps de tipos de interés, se utilizan para lograr los vencimientos de tasas de interés y las estructuras de activos y pasivos deseados (gestión de activos y pasivos).

Riesgos y oportunidades de precios de commodities
Como se describe en el apartado "Riesgos y oportunidades del mercado de adquisiciones", el Grupo Mercedes-Benz está expuesto a riesgos derivados de las variaciones de los precios de commodities. Una pequeña parte de los riesgos derivados de los precios de commodities, principalmente de la compra de metales preciosos, se reduce mediante el uso de instrumentos financieros derivados.

Riesgo crediticio
El riesgo crediticio describe el riesgo de pérdida financiera resultante de que una contraparte incumpla sus obligaciones contractuales de pago. El riesgo crediticio incluye tanto el riesgo directo de impago como el riesgo de deterioro de la solvencia, así como los riesgos de concentración.

El Grupo está expuesto a riesgos crediticios que resultan principalmente de sus actividades de servicios financieros y de las operaciones de su negocio de vehículos. Los riesgos derivados del arrendamiento financiero y de la financiación de las ventas se tratan en la sección Riesgos y oportunidades del mercado general.

Los riesgos crediticios también se derivan de los activos líquidos del Grupo. Si se produjeran impagos, ello afectaría negativamente a la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital, así como a la situación financiera del Grupo. La metodología de limitación de los fondos líquidos depositados en instituciones financieras se ha ido perfeccionando continuamente en los últimos años. En relación con las decisiones de inversión, se da prioridad a la elevada solvencia de los Deudores y a una diversificación equilibrada del riesgo. La mayor parte de los activos líquidos se mantienen en inversiones con una calificación externa de A o superior.

Riesgo de país
El riesgo de país describe el riesgo de pérdidas financieras derivadas de cambios en las condiciones políticas, económicas, jurídicas o sociales del país correspondiente, por ejemplo debido a medidas soberanas como la expropiación o la prohibición de transferencias de divisas. El Grupo Mercedes-Benz está expuesto a riesgos de país que se derivan principalmente de la financiación transfronteriza o la constitución de garantías para filiales o clientes, de las inversiones en filiales y empresas conjuntas y de los créditos comerciales transfronterizos. El riesgo de país también se deriva de los depósitos transfronterizos de efectivo en instituciones financieras. El Grupo hace frente a estos riesgos fijando límites por país (por ejemplo, para las carteras en divisas fuertes de las empresas de Mercedes-Benz Mobility). El Grupo Mercedes-Benz dispone también de un sistema interno de clasificación que divide todos los países en los que opera en categorías de riesgo. El valor en riesgo para el riesgo de país refleja las evaluaciones de riesgo en relación con las actividades empresariales en Rusia.

Riesgos de acceso restringidos a mercados de capitales

Los riesgos de liquidez surgen cuando una empresa es incapaz de cumplir plenamente sus obligaciones financieras. En el curso normal de su actividad, el Grupo Mercedes-Benz utiliza bonos, papel comercial y operaciones bursatilizadas, así como préstamos bancarios en diversas divisas, principalmente con el objetivo de refinanciar su negocio de leasing y financiación de ventas. Un aumento del coste de refinanciación tendría un impacto negativo en la competitividad y rentabilidad del negocio de servicios financieros en la medida en que los mayores costes de refinanciación no pudieran repercutirse a los clientes; una limitación del negocio de servicios financieros también tendría consecuencias negativas para el negocio de vehículos. El acceso a los mercados de capitales en determinados países puede verse limitado por la normativa gubernamental o por una falta temporal de capacidad de absorción. Además, los procedimientos legales pendientes, así como las consideraciones y la evolución de la propia política empresarial del Grupo, pueden impedirle temporalmente cubrir sus necesidades de liquidez mediante préstamos en los mercados de capitales. Las líneas de crédito acordadas contractualmente están disponibles como instrumentos de refinanciación. El riesgo de acceso limitado a los mercados de capitales no ha variado con respecto al año anterior.

Riesgos y oportunidades derivados de cambios en la calificación crediticia

Existen riesgos y oportunidades en relación con posibles rebajas o subidas de las calificaciones crediticias por parte de las agencias de calificación y, por tanto, de la solvencia del Grupo Mercedes-Benz. Una rebaja de la calificación crediticia podría afectar negativamente a la financiación del Grupo si dicha rebaja provocara un aumento de los costos de financiamiento externo o restringiera la capacidad del Grupo para obtener financiamiento. Una baja de calificación crediticia también podría disuadir a los inversores de invertir en Mercedes-Benz Group AG o de adquirir obligaciones emitidas por Mercedes-Benz Group AG u otra empresa del Grupo.

Riesgos y oportunidades relacionados con los planes de pensiones

Las empresas del Grupo Mercedes-Benz asumen compromisos por pensiones de prestación definida, que están cubiertos por los activos afectos al plan, así como compromisos por asistencia sanitaria en pequeña medida. El saldo de las obligaciones por pensiones menos los activos del plan constituye el importe en libros o el estado de capitalización de dichos planes de prestaciones a los empleados. La valoración de las obligaciones por pensiones y el cálculo del gasto neto por pensiones se basan en determinadas hipótesis. Incluso pequeños cambios en dichas hipótesis, como una modificación de los tipos de descuento o de las hipótesis de inflación, tienen un efecto negativo o positivo sobre el estado de los fondos y los fondos propios del Grupo en el ejercicio en curso, y dan lugar a una modificación del gasto neto periódico por pensiones en el ejercicio siguiente. El valor razonable de los activos del plan viene determinado en gran medida por la evolución de los mercados de capitales. Las evoluciones desfavorables o favorables, especialmente las relativas a los precios de las acciones y los valores de renta fija, reducen o aumentan el valor contable de los activos del plan. Un cambio en la composición de los activos del plan también puede tener un impacto positivo o negativo en la evolución futura del valor razonable de los activos del plan. La gestión del riesgo de los activos afectos al plan se lleva a cabo mediante una amplia diversificación de las inversiones, la selección de diversos gestores de activos sobre la base de análisis cuantitativos y cualitativos, y el seguimiento continuo de los rendimientos y los riesgos. La estructura de las obligaciones en materia de pensiones se tiene en cuenta a la hora de determinar la estrategia de inversión de los activos del plan con el fin de reducir las fluctuaciones del estado de capitalización. La volatilidad de los mercados de capitales ha aumentado considerablemente desde el año anterior debido a la guerra de Ucrania y a la política de tipos de interés de los bancos centrales. Como consecuencia, el impacto de los riesgos y oportunidades en relación con los planes de pensiones ha aumentado de Medio a Alto.

Riesgos y oportunidades legales y fiscales
El Grupo sigue expuesto a riesgos legales y fiscales. Se reconocen provisiones para estos riesgos si y en la medida en que sea probable que se utilicen y los importes de las obligaciones puedan estimarse razonablemente.

Riesgos Legales

Riesgos regulatorios
La industria del automóvil está sujeta a amplias regulaciones gubernamentales en todo el mundo. Las leyes de varias jurisdicciones regulan la seguridad de los ocupantes y el impacto medioambiental de los vehículos, incluidos los niveles de emisiones, el ahorro de combustible y el ruido, así como las emisiones de las plantas donde se producen los vehículos o partes de ellos. El incumplimiento de la normativa aplicable en las distintas regiones podría acarrear importantes sanciones y daños a la reputación o la imposibilidad de certificar vehículos en los mercados correspondientes. El costo del cumplimiento de estas regulaciones es considerable y, en este contexto, Mercedes-Benz sigue esperando un nivel significativo de costos.

Riesgos derivados de procedimientos legales en general
Mercedes-Benz Group AG y sus filiales se enfrentan a diversos procedimientos y demandas legales, así como a investigaciones y órdenes gubernamentales (procedimientos legales) sobre un gran número de temas, incluyendo la seguridad de los vehículos, emisiones, economía de combustible, servicios financieros, concesionarios, proveedores y otras relaciones contractuales, derechos de propiedad intelectual (especialmente demandas por infracción de patentes), reclamaciones de garantía, asuntos medioambientales, asuntos antimonopolio (incluyendo acciones por daños y perjuicios), así como litigios de inversores. Los litigios relacionados con productos implican reclamaciones por defectos en los vehículos. Algunas de estas reclamaciones se hacen valer mediante demandas colectivas. Si el resultado de estos procedimientos legales es perjudicial para Mercedes-Benz o si se llega a un acuerdo en dichos procedimientos, el Grupo puede tener que hacer frente a importantes cargas financieras, por ejemplo, por el pago de indemnizaciones por daños y perjuicios o acciones de servicio, campañas de retirada, sanciones monetarias u otras acciones costosas. Algunos de estos procedimientos y acuerdos relacionados también pueden tener un impacto en la reputación de la Compañía.

Riesgos derivados de procedimientos legales en relación con las emisiones de gases de escape diésel - procedimientos gubernamentales
Mercedes-Benz está continuamente sujeta a solicitudes gubernamentales de información, indagaciones, investigaciones, órdenes administrativas y procedimientos relativos a diversas leyes y reglamentos en relación con las emisiones de gases de escape diésel.

Las actividades correspondientes de diversas autoridades de todo el mundo, de las que ya se informó en el pasado, continúan en parte, como se describe a continuación. Estas actividades se refieren en particular a los resultados de las pruebas, los sistemas de control de emisiones utilizados en los vehículos diésel de Mercedes-Benz y / o las interacciones de Mercedes-Benz con las autoridades pertinentes, así como las cuestiones legales relacionadas y sus implicaciones, incluyendo, pero no limitado a, en virtud del medio ambiente aplicable, penal, la protección del consumidor y las leyes antimonopolio.

En Estados Unidos, Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) alcanzaron acuerdos en el tercer trimestre de 2020 con diversas autoridades para resolver demandas civiles medioambientales relativas a los sistemas de control de emisiones de determinados vehículos diésel. Estos acuerdos han pasado a ser definitivos y efectivos. Las autoridades adoptan la posición de que Mercedes-Benz no reveló los dispositivos auxiliares de control de emisiones (AECD) en algunos de sus vehículos diésel estadounidenses y que varios de estos AECD son dispositivos de desactivación ilegales.

Como parte de estos acuerdos, Mercedes-Benz ha negado las acusaciones de las autoridades y no ha admitido su responsabilidad, pero ha acordado, entre otras cosas, pagar sanciones civiles, llevar a cabo un programa de modificación de las emisiones de los vehículos afectados y adoptar otras medidas. El incumplimiento de algunas de esas obligaciones puede desencadenar sanciones adicionales estipuladas. En el primer trimestre de 2021, Mercedes-Benz pagó las sanciones civiles.

Como ya se informó, en abril de 2016, el Departamento de Justicia de Estados Unidos ("DOJ") solicitó a Mercedes-Benz que llevara a cabo una investigación interna. Mercedes-Benz llevó a cabo dicha investigación interna en cooperación con la investigación del DOJ; la investigación del DOJ sigue abierta. Además, otras autoridades estatales estadounidenses han abierto investigaciones en virtud de leyes locales de protección del medio ambiente y del consumidor y han solicitado documentos e información.

En Canadá, el regulador medioambiental canadiense Environment and Climate Change Canada ("ECCC") está llevando a cabo una investigación en relación con las emisiones de gases de escape diésel basada en la sospecha de posibles infracciones, entre otras, de la Ley de Protección Medioambiental canadiense, así como de posibles AECD y dispositivos de desactivación no revelados. Mercedes-Benz sigue cooperando con las autoridades investigadoras.

En Alemania, la fiscalía de Stuttgart emitió un aviso de multa contra Mercedes-Benz en septiembre de 2019 basado en una violación negligente de los deberes de supervisión, concluyendo así el procedimiento de infracción administrativa relacionado contra Mercedes-Benz. La fiscalía de Stuttgart sigue llevando a cabo procedimientos de investigación penal contra empleados de Mercedes-Benz por sospecha de, entre otros, fraude. En julio de 2021, el tribunal local de Böblingen dictó órdenes penales contra tres empleados de Mercedes-Benz basadas, entre otras cosas, en fraude, que ahora son definitivas.

Entre 2018 y 2020, la Autoridad Federal Alemana de Transporte Motorizado ("KBA") emitió disposiciones auxiliares posteriores para las homologaciones de tipo CE de determinados vehículos diésel Mercedes- Benz, y ordenó retiradas obligatorias, así como, en algunos casos, paralizaciones de la primera matriculación. En otoño de 2022, la KBA emitió otras decisiones relativas a vehículos equipados con un motor diésel OM607 EU6 o EU5. En cada uno de esos casos, sostuvo que ciertas calibraciones de funcionalidades especificadas deben calificarse como dispositivos de desactivación no permitidos. Mercedes-Benz tiene una opinión legal contraria sobre esta cuestión y ha presentado a tiempo objeciones contra las órdenes y determinaciones administrativas de la KBA mencionadas anteriormente. En la medida en que la KBA no ha subsanado las objeciones, Mercedes-Benz ha presentado demandas ante el tribunal administrativo competente para que las cuestiones controvertidas se aclaren en un tribunal de justicia. Independientemente de dichas objeciones y de los litigios pendientes, Mercedes-Benz sigue cooperando plenamente con la KBA. Las nuevas calibraciones solicitadas por la KBA fueron desarrolladas por Mercedes-Benz y evaluadas y aprobadas por la KBA; se iniciaron las correspondientes llamadas a revisión. No se puede descartar que, en determinadas circunstancias, haya que reelaborar las actualizaciones de software, o que la empresa ordene o resuelva nuevas paradas de entrega y matriculación como medida de precaución, también en lo que respecta a los negocios de vehículos usados, arrendamiento financiero y financiación. En el curso de su supervisión periódica del mercado, la KBA lleva a cabo de forma rutinaria nuevas revisiones de los vehículos Mercedes-Benz y formula preguntas sobre elementos técnicos de los vehículos. Además, Mercedes- Benz sigue dialogando con el Ministerio alemán de Digital y Transporte (BMDV) para concluir el análisis del asunto de las emisiones relacionadas con el diésel y avanzar en la actualización de los vehículos de clientes afectados. A la luz de las mencionadas órdenes administrativas emitidas por la KBA, y de las continuas conversaciones con la KBA y el BMDV, no se puede descartar por completo que se emitan órdenes administrativas adicionales en el curso de las investigaciones en curso y/o posteriores. Desde el 1 de septiembre de 2020, esto también se aplica a las autoridades responsables de otros Estados miembros y a la Comisión Europea, que llevan a cabo la vigilancia del mercado en virtud del nuevo Reglamento europeo de homologación de tipo y pueden tomar medidas ante un supuesto incumplimiento, independientemente del lugar de la homologación de tipo original, y también a la autoridad británica de vigilancia del mercado DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency).

Además de las autoridades antes mencionadas, las autoridades nacionales encargadas de los cárteles y otras autoridades de varios Estados extranjeros, incluido el Ministerio de Medio Ambiente de Corea del Sur, la autoridad surcoreana de defensa de la competencia (Comisión de Comercio Justo de Corea) y la fiscalía de Seúl (Corea del Sur) están llevando a cabo diversas investigaciones y/o procedimientos en relación con las emisiones de gases de escape Diesel. En este contexto, las autoridades surcoreanas han tomado determinaciones e impuesto sanciones contra Mercedes-Benz. Mercedes-Benz ha interpuesto un recurso contra las resoluciones y sanciones de las autoridades administrativas surcoreanas (el Ministerio de Medio Ambiente y la Comisión de Comercio Justo de Corea). Los procedimientos descritos en este apartado siguen su curso.

Mercedes-Benz sigue cooperando plenamente con las autoridades e instituciones. Independientemente de dicha cooperación y a la luz de los acontecimientos pasados, es posible que se emprendan nuevas acciones y medidas reguladoras, penales y administrativas de investigación y ejecución relacionadas con Mercedes-Benz y/o sus empleados o que se emitan órdenes administrativas. Además, podrían producirse nuevos retrasos en la obtención de las autorizaciones reglamentarias necesarias para introducir nuevos modelos de vehículos o recertificar los existentes.

En cuanto a los procedimientos y procesos aún en curso, Mercedes-Benz no puede en este momento hacer ninguna declaración sobre su resultado. A la luz de las posiciones legales adoptadas por las autoridades reguladoras de EE.UU. y la KBA, así como por el Ministerio de Medio Ambiente de Corea del Sur, entre otros, no puede descartarse que, además de estas autoridades, una o más autoridades de todo el mundo lleguen a la conclusión de que otros turismos y/o furgonetas con la marca Mercedes-Benz u otras marcas del Grupo Mercedes-Benz están equipados con dispositivos de desactivación no permitidos. Asimismo, dichas autoridades podrían llegar a la conclusión de que determinadas funcionalidades y/o calibraciones no son adecuadas y/o no fueron debidamente divulgadas. No se puede descartar que Mercedes-Benz sea objeto, según el caso, de importantes multas adicionales y otras sanciones, medidas y acciones. La ocurrencia de los hechos mencionados, en su totalidad o en parte, podría causar daños colaterales significativos, incluyendo daños a la reputación. Además, debido a alegaciones o conclusiones negativas con respecto a cuestiones técnicas o legales por parte de uno de los distintos organismos gubernamentales, otros organismos -o también los demandantes- podrían adoptar también dichas alegaciones o conclusiones. Así pues, una alegación o conclusión negativa en un procedimiento conlleva el riesgo de poder tener un efecto adverso en otros procedimientos, lo que también podría dar lugar a investigaciones o procedimientos nuevos o ampliados, incluidas demandas judiciales.

Además, la capacidad de Mercedes-Benz para defenderse en los procedimientos podría verse afectada por los procedimientos concluidos y sus alegaciones subyacentes, así como por los resultados o la evolución de cualquiera de las solicitudes de información, indagaciones, investigaciones, órdenes administrativas o penales, acciones legales y/o procedimientos mencionados anteriormente.

Riesgos derivados de procedimientos legales relacionados con las emisiones de gases de escape diésel - procedimientos judiciales civiles

Como se informó anteriormente, el Estado de Arizona presentó una demanda judicial en enero de 2019 alegando que, entre otros, Mercedes-Benz Group AG y MBUSA engañaron deliberadamente a los consumidores en relación con la publicidad de los vehículos diésel de Mercedes-Benz. En el cuarto trimestre de 2022, Mercedes-Benz Group AG y MBUSA llegaron a un acuerdo vinculante con el Estado de Arizona. En otra demanda presentada por la Comisión de Protección del Medio Ambiente del condado de Hillsborough, Florida, en septiembre de 2020, el demandante alega que, entre otros, Mercedes-Benz Group AG y MBUSA infringieron la normativa municipal que prohíbe la manipulación de vehículos y otros con- ductos mediante el uso de supuestos dispositivos que supuestamente merman la eficacia de los sistemas de control de emisiones. La demanda fue desestimada en el tercer trimestre de 2022. El demandante ha recurrido la decisión.

Se presentaron demandas colectivas de consumidores con alegaciones similares a las planteadas por el Estado de Arizona contra Mercedes-Benz Group AG en Israel en febrero de 2019, así como contra Mercedes-Benz Group AG y otras empresas del Grupo en el Reino Unido desde mayo de 2020, en los Países Bajos, en Portugal, así como en noviembre de 2022 en Australia. Los demandantes afirman que Mercedes- Benz había utilizado dispositivos que perjudican de forma inadmisible la eficacia de los sistemas de control de emisiones para reducir las emisiones de óxido de nitrógeno (NOX) y que provocan emisiones excesivas de los vehículos con motores diésel.

En Alemania, un gran número de clientes de vehículos diésel han presentado demandas por daños y perjuicios o por rescisión de contratos de venta basándose en acusaciones similares. Se refieren, en particular, a las órdenes de retirada del mercado de la KBA mencionadas anteriormente. La evolución del número de casos está disminuyendo, aunque no puede descartarse un aumento en el futuro. Basándose en acusaciones similares, la Federación de Organizaciones de Consumidores Alemanes (Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.) interpuso en julio de 2021 una acción declarativa modelo (Musterfeststellungsklage) contra Mercedes-Benz Group AG ante el Tribunal Regional Superior de Stuttgart. Dicha acción tiene por objeto que se declare que se cumplen determinadas condiciones previas de las supuestas acusaciones de los consumidores. Mercedes-Benz Group AG se defiende de las acusaciones de la federación.

Además, se han presentado demandas colectivas en Canadá en las que se acusa de comportamiento anticompetitivo en relación con la tecnología, los costos, los proveedores, los mercados y otros atributos competitivos de los vehículos, incluida la tecnología de control de emisiones diésel. En 2022, los procedimientos en Estados Unidos concluyeron a favor de Mercedes-Benz Group AG y MBUSA.

Mercedes-Benz Group AG y las demás empresas afectadas del Grupo consideran que las demandas pendientes mencionadas carecen de fundamento y siguen defendiéndose de ellas.

Además, inversionistas alemanes y extranjeros han interpuesto demandas por daños y perjuicios ante el Tribunal Regional de Stuttgart alegando la violación de los requisitos de divulgación (procedimiento principal) y también han planteado reclamaciones extrajudiciales por daños y perjuicios. Mercedes-Benz Group AG considera que estas demandas y reclamaciones extrajudiciales carecen de fundamento y se defenderá contra ellas. En diciembre de 2021, el Tribunal Regional Superior de Stuttgart inició un procedimiento de caso modelo con arreglo a la Ley alemana sobre procedimientos de caso modelo en litigios en virtud de la Ley de Mercados de Capitales (KapMuG) (procedimiento de caso modelo). Múltiples inversionistas han hecho uso de la posibilidad de presentar demandas por un importe considerable en el procedimiento de caso modelo con el fin de suspender el plazo de prescripción. Mercedes-Benz Group AG sigue siendo de la opinión de haber cumplido debidamente con sus obligaciones de información en virtud de la ley de mercados de capitales y se defiende de las acusaciones de los inversionistas también en estos procedimientos de caso modelo.

En caso de que los procedimientos judiciales tengan un resultado desfavorable para Mercedes-Benz, el Grupo puede tener que hacer frente a considerables cargas financieras, por ejemplo, derivadas de indemnizaciones por daños y perjuicios, obras de saneamiento u otras medidas de alto coste. Los procedimientos judiciales también pueden tener un efecto adverso en la reputación del Grupo.

Además, la capacidad de Mercedes-Benz para defenderse en los procedimientos judiciales podría verse mermada por la resolución de los litigios relacionados con el diésel en EE.UU. y Canadá, así como por acusaciones, conclusiones, resultados o acontecimientos desfavorables en cualquiera de los procedimientos judiciales gubernamentales o de otro tipo mencionados anteriormente.

Riesgos derivados de otros procedimientos legales

En septiembre de 2021, personas individuales asociadas a Deutsche Umwelthilfe e.V. ("DUH") presentaron una demanda ante el Tribunal Regional de Stuttgart contra Mercedes-Benz AG. Reclaman medidas cautelares, exigiendo que Mercedes- Benz AG se abstenga de distribuir turismos con motor de combustión a partir de noviembre de 2030 y reduzca sus respectivas ventas antes de ese momento. En el tercer trimestre de 2022, el Tribunal Regional de Stuttgart desestimó la demanda en su totalidad. Los demandantes han recurrido la decisión. Mercedes-Benz AG seguirá defendiéndose de las acusaciones de los demandantes.

Dado que los procedimientos legales están cargados de un alto grado de incertidumbre, es posible que, tras su resolución final, algunas de las provisiones que hemos reconocido para ellos resulten insuficientes. En consecuencia, podrían surgir gastos adicionales sustanciales. Esto también se aplica a los procedimientos legales para los que el Grupo no ha visto la necesidad de reconocer una provisión.

No puede descartarse que los Riesgos regulatorios y los riesgos derivados de los procedimientos legales antes mencionados, individualmente o en su conjunto, puedan afectar negativamente a la rentabilidad, los flujos de efectivo y la situación financiera del Grupo o de cualquiera de sus segmentos.

Aunque el resultado final de cualquiera de estos litigios puede influir en los beneficios y flujos de efectivo del Grupo en un periodo concreto, Mercedes-Benz considera que es improbable que las obligaciones resultantes tengan un efecto sostenido en la situación financiera del Grupo.

Encontrará más información sobre procedimientos legales en el capítulo Estados financieros consolidados de la Nota 30 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados.

Riesgos y oportunidades fiscales

Mercedes-Benz Group AG y sus filiales operan en muchos países de todo el mundo y, por lo tanto, están sujetas a numerosas disposiciones legales diferentes y a auditorías fiscales. Los cambios de legislación y jurisdicción, así como las diferentes interpretaciones de la ley por parte de las autoridades fiscales, especialmente en el ámbito de las transacciones transfronterizas, pueden estar sujetos a una incertidumbre considerable. Por consiguiente, es posible que las provisiones dotadas no sean suficientes, lo que podría tener efectos negativos sobre el resultado neto y los flujos de efectivo del Grupo.

También es posible que se produzcan efectos positivos sobre el beneficio neto y los flujos de efectivo del Grupo como consecuencia de legislación retroactiva, futuras sentencias judiciales o cambios en las opiniones de las autoridades fiscales.

Cualquier cambio o intervención de las autoridades fiscales es objeto de un seguimiento continuo por parte del departamento fiscal y se adoptan medidas en caso necesario. El seguimiento, la gestión y la prevención de los riesgos fiscales se apoyan en un sistema de gestión del cumplimiento fiscal (tax CMS).

Además, si los futuros ingresos imponibles no se obtienen o son demasiado bajos, existe el riesgo de que el beneficio fiscal de las pérdidas de ejercicios anteriores y las diferencias temporales deducibles fiscalmente no se reconozcan o dejen de reconocerse en su totalidad; esto podría tener un impacto negativo en el beneficio neto. Sin embargo, existe la posibilidad contable de que los beneficios fiscales actualmente no reconocidos en su totalidad puedan utilizarse o reconocerse en ejercicios futuros, lo que también podría tener un impacto positivo en el beneficio neto del Grupo.

Evaluación general de la situación de riesgos y oportunidades

La visión global de la situación de riesgos y oportunidades del Grupo es la suma de los riesgos y oportunidades individuales descritos en todas las categorías de riesgos y oportunidades.

Además de los riesgos descritos, los acontecimientos imprevisibles pueden repercutir negativamente en las actividades empresariales y, por tanto, en la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital, la situación financiera y la reputación y las cifras clave no financieras del Grupo Mercedes-Benz, así como en la sociedad y el medio ambiente.

Ni en la fecha de cierre del informe ni en el momento de la elaboración de las cuentas anuales consolidadas se reconocen riesgos que, por sí solos o en combinación con otros, puedan poner en peligro la continuidad del Grupo.

Declaraciones prospectivas

Este documento contiene declaraciones prospectivas que reflejan nuestra opinión actual sobre acontecimientos futuros. Las palabras "anticipar", "asumir", "creer", "estimar", "esperar", "pretender", "puede", "podría", "planear", "proyectar", "debería" y expresiones similares se utilizan para identificar las declaraciones prospectivas. Estas afirmaciones están sujetas a numerosos riesgos e incertidumbres, como una evolución adversa de las condiciones económicas mundiales, en particular un descenso de la demanda en nuestros mercados más importantes; un deterioro de nuestras posibilidades de refinanciación en los mercados crediticios y financieros; acontecimientos de fuerza mayor, como catástrofes naturales, pandemias, actos de terrorismo, disturbios políticos, conflictos armados, accidentes industriales y sus efectos sobre nuestras actividades de ventas, compras, producción o servicios financieros; las variaciones de los tipos de cambio y de las disposiciones aduaneras y de comercio exterior; un cambio en las preferencias de los consumidores hacia vehículos más pequeños y de menor margen; una posible falta de aceptación de nuestros productos o servicios que limite nuestra capacidad de conseguir precios y utilizar adecuadamente nuestras capacidades de producción; el aumento de los precios del combustible, las materias primas o la energía; la interrupción de la producción por escasez de materiales o energía, huelgas laborales o insolvencia de proveedores; el descenso de los precios de reventa de los vehículos usados; la aplicación efectiva de medidas de reducción de costes y optimización de la eficiencia; las perspectivas de negocio de las empresas en las que tenemos una participación significativa; el éxito de las cooperaciones estratégicas y las empresas conjuntas; los cambios en las leyes, reglamentos y políticas gubernamentales, en particular los relacionados con las emisiones de los vehículos, el consumo de combustible y la seguridad; la resolución de las investigaciones gubernamentales pendientes o solicitadas por los gobiernos y el resultado de los procedimientos legales futuros pendientes o inminentes; y otros riesgos e incertidumbres, algunos de los cuales se describen en el apartado "Informe de riesgos y oportunidades" del presente Informe Anual. Si cualquiera de estos riesgos e incertidumbres se materializa o si las suposiciones subyacentes a cualquiera de nuestras declaraciones prospectivas resultan ser incorrectas, los resultados reales pueden ser materialmente diferentes de los que expresan o implican en dichas declaraciones. No pretendemos ni asumimos ninguna obligación de actualizar estas declaraciones prospectivas, ya que se basan únicamente en las circunstancias existentes en la fecha de su publicación.

Taxonomía de la UE

El Reglamento sobre taxonomía de la UE y los actos delegados adoptados, junto con los documentos complementarios de interpretación de la Comisión Europea, contienen formulaciones y términos que aún están sujetos a considerables incertidumbres y para los que aún no se han publicado aclaraciones en todos los casos. Esto se refiere, entre otras cosas, a la clasificación de las actividades económicas, la interpretación de los criterios de no hacer daño significativo y la evaluación de la sustancia económica de las inversiones financieras. Debido al riesgo inmanente de que términos jurídicos inciertos puedan ser interpretados de forma diferente, se atribuye incertidumbre a la seguridad jurídica de la interpretación.

Declaraciones relativas al consumo de electricidad y combustible y a las emisiones de CO_2

El consumo se determinó sobre la base del reglamento 2017/1151/UE. Puede obtenerse más información sobre el consumo oficial de combustible y sobre las emisiones oficiales específicas de CO_2 de los vehículos nuevos en "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" w dat.de/fileadmin/media/LeitfadenCO2/GuideCO2.pdf

Referencias hechas en este Informe de la Administración

En la medida en que las referencias contenidas en el presente Informe de Gestión se refieran a partes del Informe Anual no incluidas en la auditoría externa (componentes ajenos a los Estados Financieros Anuales y a los Estados Financieros Consolidados y al Informe Combinado de la Administración), o a la página web del Grupo Mercedes-Benz u otros informes o documentos, éstas no formaban parte de la auditoría externa.

La información sobre la idoneidad y la eficacia del sistema de control interno y de gestión de riesgos contenida en el capítulo Informe de riesgos y oportunidades, que no forma parte del Informe de gestión, tampoco se incluyó en la auditoría de los estados financieros.


S EQ 5004E

GOBIERNO CORPORATIVO

GOBIERNO CORPORATIVO

163 Informe del Comité de Auditoría

167 **Declaración sobre Gobierno Corporativo**

167 Declaración de cumplimiento sobre Código de Gobierno Corporativo de Alemania

168 Informe de remuneración, sistema de remuneración

168 Principios y Prácticas esenciales del Gobierno Corporativo

172 Integración y método de trabajo del Consejo de Administración

174 Integración y método de trabajo del Comité de Vigilancia y sus comités

179 Ley Alemana sobre la Participación Equitativa de Mujeres y Hombres en Posiciones de Liderazgo

180 Perfiles de requerimientos generales para la Integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia

191 Accionistas y Asamblea General Anual

Informe del Comité de Auditoría

Estimados Accionistas,

Como Presidente del Comité de Auditoría, me complace informarles sobre las tareas y actividades realizadas por este Comité durante el ejercicio fiscal 2022.

Responsabilidad

Sobre la base de la ley aplicable, el Código de Gobierno Corporativo Alemán y el Reglamento del Comité de Vigilancia y sus comités, el Comité de Auditoría se ocupa principalmente de cuestiones de contabilidad, informes financieros y no financieros. Además, se ocupa de la auditoría anual y revisa las calificaciones e independencia de los auditores externos. Además, analiza la eficacia y las capacidades funcionales del sistema de gestión de riesgos, el sistema de control interno, el sistema de auditoría interna y el sistema de gestión del cumplimiento. Una vez que los auditores externos son elegidos por la Asamblea General Anual, el Comité de Auditoría contrata a los auditores externos para que realicen la auditoría anual y la revisión de los auditores de los estados financieros intermedios. Además, el Comité de Auditoría determina los asuntos importantes de auditoría y negocia los honorarios de auditoría con el auditor. El Comité de Auditoría también contrata al auditor para que lleve a cabo un la auditoría voluntaria de las declaraciones no financieras como parte del Informe de la Administración. Otro enfoque del trabajo y asambleas del Comité de Auditoría en el ejercicio fiscal 2022 fue la preparación e implementación del proceso de selección y propuesta de conformidad con el Reglamento Estatutario de Auditoria de la UE para determinar una recomendación y preferencia para la selección de un nuevo auditor para el ejercicio fiscal 2024. El proceso de licitación se llevó a cabo en una fase temprana con el fin de garantizar una transferencia oportuna y diligente del mandato manteniendo al mismo tiempo los requerimientos de independencia. Tras un examen minucioso de los candidatos preseleccionados, el Comité de Auditoría decidió en su reunión de noviembre recomendar al Comité de Vigilancia dos empresas de auditoría, con preferencia por PricewaterhouseCoopers GmbH para el mandato de auditoría del ejercicio 2024, que fue objeto del proceso de licitación.

Representación Equitativa

En el ejercicio de 2022, la parte de los accionistas estaba integrada por Olaf Koch y el Dr. Clemens Börsig, que actuó como Presidente del Comité de Auditoría hasta su salida del Comité de vigilancia al término de la Asamblea General Anual de 29 de abril de 2022. Timotheus Höttges fue elegido miembro del Comité de Auditoría como sucesor del Dr. Clemens Börsig. Todos los mencionados son independientes y tienen experiencia en el campo de la contabilidad y la auditoría de estados financieros, incluidos los informes de sustentabilidad y la auditoría de dichos informes. En el pasado ejercicio, los empleados estuvieron representados por Michael Brecht como Vicepresidente del Comité y por Ergun Lümali como miembro.

Asambleas y participantes

El Comité de Auditoría se reunió en siete ocasiones durante el ejercicio fiscal 2022. A todas estas reuniones asistió el Presidente del Comité de Vigilancia como invitado permanente. Otros participantes permanentes, en cumplimiento con los requerimientos estatutarios, fueron el Presidente del Consejo de Administración, los miembros del Consejo de Administración responsables de Finanzas y Contraloría y de Integridad y Asuntos Legales, y los representantes del auditor. También se celebraron periódicamente sesiones ejecutivas, en las que el Comité de Auditoría debatió temas con el auditor en ausencia del Consejo de Administración. Los responsables de departamentos especializados como Contabilidad, Auditoría Interna, Cumplimiento y Asuntos Legales también facilitaron información sobre puntos concretos del orden del día. También se celebraron sesiones ejecutivas periódicas con el auditor sin la presencia del Consejo de Administración.

Específicamente en la preparación para próximas asambleas, el Presidente del Comité de Auditoría mantuvo conversaciones habituales con el auditor, así como conversaciones individuales, por ejemplo con los miembros del Consejo de Administración antes mencionados, el auditor, el Titular de Auditoría Interna, el Titular de Cumplimiento, el Titular de Asuntos Legales y, en caso requerido, con los titulares de otros departamentos especializados.

Información para el Comité de Vigilancia

El Presidente del Comité de Auditoría informó al Comité de Vigilancia sobre las actividades del Comité y sobre los contenidos de sus asambleas y pláticas en cada una de las subsiguientes asambleas del Comité.

Temas en el ejercicio fiscal 2022

En la asamblea del 23 de febrero de 2022, el Comité de Auditoría examinó las cifras clave preliminares de los estados financieros anuales de 2021, los estados financieros consolidados y la propuesta preliminar del Consejo de Administración sobre la aplicación de los beneficios. Tras un minucioso examen, el Comité tomó nota y aprobó las cifras presentadas, determinó que no había objeciones a la publicación propuesta y recomendó al Comité de Vigilancia, que se reunió posteriormente, que hiciera suya esta opinión. En la medida en que las cifras clave preliminares no habían sido ya objeto del anuncio ad hoc del 11 de febrero de 2022, se publicaron junto con la propuesta preliminar de aplicación de beneficios en la conferencia de prensa anual del 24 de febrero de 2022.

En su asamblea del 10 de marzo de 2022, el Comité revisó y debatió en detalle los Estados Financieros Anuales, los Estados Financieros Anuales Consolidadas y el Informe Combinado de la Administración, incluida la Declaración No Financiera de Mercedes-Benz Group AG y del Grupo correspondiente al ejercicio 2021, el Informe de Remuneración, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y la propuesta de aplicación del resultado, todos los cuales fueron emitidos con una opinión de auditoría sin reservas por parte del auditor. Los representantes del auditor informaron sobre los resultados de la auditoría y, en particular, abordaron las cuestiones clave de la auditoría y los procedimientos de auditoría pertinentes, incluidas las conclusiones extraídas, y estuvieron disponibles para responder a preguntas adicionales y facilitar información. Las opiniones de auditoría sobre los estados financieros de la Compañía y consolidados (incluidas las cuestiones clave de las opiniones de auditoría) y sobre el sistema de control interno relacionado con la contabilidad, así como las cuestiones contables significativas, se debatieron junto con el auditor. Además, el Comité de Auditoría debatió la eficacia del sistema de control interno y gestión de riesgos.

Tras un intenso examen y debate, el Comité de Auditoría recomendó al Comité de Vigilancia que aprobara los estados financieros preparados, el Informe Combinado de la Administración, incluida la Declaración no Financiera, el Informe de Remuneración, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y la propuesta del Consejo de Administración para el pago de un dividendo de € 5.00 por acción sin valor nominal con derecho a dividendo. El Comité de Auditoría también aprobó el informe del Comité de Auditoría sobre el ejercicio 2021.

En esta asamblea, el Comité de Auditoría también decidió recomendar al Comité de Vigilancia, y posteriormente a la Asamblea Anual de Accionistas, que KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft fuera designada para realizar la auditoría de la estados financieros y de los estados financieros consolidados y la revisión de los informes intermedios para el ejercicio fiscal 2022, como auditor para la auditoría de los informes financieros intermedios para el ejercicio fiscal 2023 durante el período hasta la Asamblea General Anual en el ejercicio fiscal 2023. Se tomó en cuenta la discusión sobre la calidad de la auditoría y los resultados de la revisión de independencia, para lo cual no se encontraron indicios de parcialidad o amenaza a la independencia. Sujeto a la resolución de elección de la Asamblea General Anual, el Comité también discutió la propuesta a realizar sobre los honorarios a acordar con el auditor para el ejercicio fiscal 2022. Además, el Comité abordó el informe sobre honorarios totales pagados al auditor por servicios de auditoría y distintos de auditoría en el ejercicio fiscal 2022 (incluyendo el límite de honorarios por servicios distintos a auditoría) y estableció el marco de aprobación para la contratación del auditor para servicios distintos a auditoría. Por último, el Comité de Auditoría abordó el plan anual de auditoría para 2022 del Departamento de Auditoría Interna, los informes emitidos por los departamentos de Cumplimiento y Legal y los puntos del orden del día para la Asamblea General Anual para 2022, que se encuentran del alcance de su responsabilidad.

Durante 2022, el Comité de Auditoría discutió los informes financieros intermedios y los resultados de la revisión de auditoría con el Consejo de Administración y con el auditor en las asambleas trimestrales previas a su publicación. Además, el Comité recibió informes de los departamentos de Auditoría Interna, Cumplimiento y Legal. El Consejo de Administración informó periódicamente al Comité sobre el estado actual de los principales procesos legales, incluidos los procedimientos antimonopolio, así como los procedimientos relacionados con emisiones diésel. Además, el Comité de Auditoría recibió informes regulares sobre posibles infracciones de las normas, mismas que fueron informadas empleados y terceros al sistema de denuncia de irregularidades de la BPO (Business

Practices Office).

En abril de 2022, el Comité consideró el informe financiero intermedio para el primer trimestre de 2022. A continuación, el orden del día abordó los planes para interrumpir el negocio bancario de depósitos del Mercedes-Benz Bank con clientes particulares. El Comité de Vigilancia recibió asimismo informes de los departamentos de Auditoría Interna y Jurídico y de la unidad de Cumplimiento. El informe emitido por el departamento de Cumplimiento incluyó una actualización del Sistema de Respeto de los Derechos Humanos que se centró en particular en la aplicación de las medidas exigidas por la Ley de Diligencia Debida Corporativa en las Cadenas de Suministro (LkSG), así como en la propuesta de la Comisión Europea relativa a la diligencia debida corporativa en materia de sustentabilidad

En su asamblea de junio de 2022, el Comité de Auditoría debatió aspectos del sistema de gestión de riesgos y, en particular, abordó la mayor integración de los temas ASG y las medidas de formación correspondientes para aumentar la concienciación sobre los ESG. También se debatieron métodos, procesos y ajustes del sistema de control interno. En cuanto al sistema de gestión del cumplimiento, se presentaron, entre otras cosas, métodos para una integración más amplia de los aspectos de cumplimiento social. La reunión también se centró en el informe sobre las actividades de elaboración de informes ESG y de sustentabilidad, incluidos los requisitos de la taxonomía de la UE y las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento de estos requisitos. Además, el Comité de Auditoría recibió informes exhaustivos de los departamentos de Tesorería y Fiscalidad. Otro tema de la reunión fue el debate sobre la planificación de la auditoría de los estados financieros, incluidas las principales áreas de auditoría para el ejercicio 2022. Además, el Comité debatió temas contables de actualidad.

En su asamblea de julio de 2022, el Comité abordó los resultados del segundo trimestre de 2022 y el informe de riesgos. Además, el Comité recibió los informes trimestrales de los departamentos de Cumplimiento, Auditoría Interna y Legal. En este contexto, se le informó detalladamente de las medidas relacionadas con los derechos humanos y el cumplimiento social, así como de las medidas en relación con la Ley de Diligencia Debida Corporativa en las Cadenas de Suministro. Además, el Comité de Auditoría debatió el informe anual del Responsable de Protección de Datos del Grupo con el Consejo de Administración.

En octubre de 2022, el Comité trató el informe financiero provisional correspondiente al tercer trimestre de 2022. Además, el Comité llevó a cabo la revisión anual de los servicios no relacionados con la auditoría aprobados del auditor y utilizó indicadores de calidad de auditoría para analizar la calidad de las auditorías. El orden del día también incluía un debate sobre las modificaciones del Código de Gobierno Corporativo de Alemania y un informe sobre los riesgos de activos y de crédito. Por último, el Comité recibió los informes trimestrales de los departamentos de Cumplimiento, Auditoría Interna y Asuntos Legales.

El Comité de Vigilancia celebró una nueva asamblea en noviembre. Tras un cuidadoso examen, el Comité de Auditoría decidió recomendar al Comité de Vigilancia dos empresas de auditoría, con preferencia por PricewaterhouseCoopers GmbH para el mandato de auditoría del ejercicio 2024, que fue objeto del proceso de licitación.

Estados Financieros de la Compañía y Consolidados 2022

En su asamblea celebrada el 16 de febrero de 2023, el Comité de Auditoría debatió las cifras clave preliminares de los estados financieros consolidados y de la compañía para 2022, así como la propuesta del Consejo de Administración sobre la aplicación de las utilidades. Tras un cuidadoso examen, el Comité tomó nota y aprobó las cifras presentadas, determinó que no había objeciones a la publicación propuesta y recomendó al Comité de Vigilancia, que se reunió posteriormente, que apoyara esta opinión. Las cifras clave preliminares y la propuesta de aplicación de las utilidades se publicaron en la conferencia de prensa anual del 17 de febrero de 2023.

En una nueva asamblea celebrada el 13 de marzo de 2023, el Comité revisó y debatió detalladamente los Estados Financieros Anual, los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración, incluida la Declaración No Financiera de Mercedes-Benz Group AG y del Grupo para el ejercicio 2022, el informe sobre Remuneraciones, la Declaración sobre Gobierno Corporativo y la propuesta de aplicación de las utilidades, todos los cuales fueron emitidos con una opinión de auditoría no calificada por parte del auditor. Los representantes del auditor informaron sobre los resultados de la auditoría y, en particular, abordaron las cuestiones clave de la auditoría y los procedimientos de auditoría pertinentes, incluidas las conclusiones a las que se llegaron, y estuvieron disponibles para responder a preguntas adicionales y proporcionar información.

Los dictámenes de auditoría sobre los estados financieros de la Compañía y los consolidados (incluidas las cuestiones clave de los dictámenes de auditoría) y sobre el sistema de control interno, así como las cuestiones contables significativas, se abordaron junto con el auditor. Además, el Comité de Auditoría también debatió sobre la efectividad del sistema de gestión de riesgos y control interno. Tras un intenso examen y debate, el Comité de Auditoría recomendó al Comité de Vigilancia que aprobara los estados financieros elaborados, el Informe Combinado de la Administración, incluida la Declaración no Financiera, el informe sobre las Remuneraciones, la Declaración sobre el Gobierno Corporativo y la propuesta del Consejo de Administración para el pago de un dividendo de € 5.20 por acción sin valor nominal.

Autoevaluación

En 2022, el Comité de Auditoría también realizó una autoevaluación de sus propias actividades sobre la base de un extenso cuestionario específico de la Compañía. Los resultados de esta autoevaluación, mismos que fueron positivos, fueron presentados y discutidos en la asamblea del 16 de febrero de 2023.

Stuttgart, Marzo 2023

El Comité de Auditoría

/ FIRMA ILEGIBLE /
Olaf Koch
Presidente

Declaración sobre Gobierno Corporativo

En la Declaración sobre Gobierno Corporativo de conformidad con la Secciones 289f, 315d del Código de Comercio de Alemania (HGB), el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia informan sobre el Gobierno Corporativo de la Compañía en el ejercicio fiscal 2022. Las declaraciones son igualmente aplicables a la Compañía y al Grupo, a menos que se indique lo contrario. De conformidad con el artículo 317, Apartado 2, Párrafo 6, del Código de Comercio de Alemania (HGB), la revisión de las declaraciones por parte del auditor, se limitará a determinar si las declaraciones se han realizado efectivamente. La Declaración sobre Gobierno Corporativo también está disponible, además de las declaraciones ya no vigentes de los últimos cinco años, en w group.mercedes-benz.com/dcg.

Declaración por parte del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler AG de conformidad con la sección 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) con respecto al Código de Gobierno Corporativo de Alemania

Mercedes-Benz Group AG cumple con las recomendaciones del Código de Gobierno Corporativo de Alemania en su versión modificada el 28 de abril de 2022 y publicada en la sección oficial del Boletín Oficial del Estado el 27 de junio de 2022, con la excepción de las recomendaciones C 4 y C 5 (número máximo de mandatos del Comité de Vigilancia). Mercedes-Benz Group AG seguirá cumpliendo las recomendaciones en el futuro con las desviaciones mencionadas.

A partir de la emisión de la última Declaración de Cumplimiento en diciembre de 2021, Mercedes-Benz Group AG ha cumplido con las recomendaciones del Código de Gobierno Corporativo de Alemania con sus enmiendas del 16 de diciembre de 2019 y publicadas en la sección oficial del Boletín Oficial del Estado el 20 de marzo de 2020, con excepción de las recomendaciones C 4 y C 5 (número máximo de mandatos del Comité de Vigilancia).

Número máximo de mandatos en el Comité de Vigilancia (C 4 y C 5).

Según la recomendación C 4, un miembro del Comité de vigilancia que no sea miembro del consejo de administración de una Compañía que cotiza en bolsa no deberá desempeñar más de un total de cinco mandatos en los comités de vigilancia de compañías ajenas al grupo que cotizan en bolsa o funciones comparables, en el curso de los cuales la presidencia de un comité de vigilancia contará como doble mandato. De acuerdo con la recomendación C 5, los miembros del consejo de administración de las empresas que cotizan en bolsa no deben tener más de dos mandatos en los comités de vigilancia de compañías ajenas al grupo que cotizan en bolsa o funciones comparables y no deben presidir el comité de vigilancia de una compañía ajena al grupo que cotiza en bolsa. La cuestión de si el número total de mandatos de los miembros del Consejo de Administración y del Comité de vigilancia en compañías ajenas al grupo que cotizan en bolsa y de funciones comparables sigue considerándose adecuado debe evaluarse más bien caso por caso y no mediante un umbral superior rígido. La carga de trabajo individual que cabe esperar del conjunto de los mandatos ejercidos no aumenta necesariamente en proporción a su número

Stuttgart, Diciembre 2022

Por el Comité de Vigilancia	Por el Consejo de Administración
Dr. Bernd Pischetsrieder	Ola Källenius
Presidente	Presidente

Esta Declaración de Cumplimiento, junto con las Declaraciones de Cumplimiento de los últimos cinco años que ya no son aplicables, también están disponibles en w group.mercedes-benz.com/ dcg.

Informe de Remuneraciones, sistema de remuneración

En w group.mercedes-benz.com/remuneration-bom encontrará información sobre el informe de remuneraciones y la opinión del auditor de conformidad con la Sección 162 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). El sistema de remuneraciones aplicable a los miembros del Consejo de Administración para 2022, de conformidad con la Sección 87a, Apartados 1 y 2, Párrafo 1, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), aprobado por la Asamblea General Anual celebrada el 8 de julio de 2020, también está disponible. La resolución adoptada por la Asamblea General Anual celebrada el 31 de marzo de 2021 de conformidad con el artículo 113, Apartado 3, de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) sobre la remuneración de los miembros del Comité de Vigilancia está disponible en w group.mercedes-benz.com/ remuneration-sb.

Principios y prácticas esenciales de gobierno corporativo

El Código de Gobierno Corporativo de Alemania

Más allá de los requisito legales de las Sociedades Mercantiles de Alemania, la participación y la legislación del mercado de capitales, Mercedes-Benz Group AG ha cumplido y continúa cumpliendo con las recomendaciones del Código de Gobierno Corporativo de Alemania ("Código"), con las excepciones reveladas y justificadas en la Declaración de Cumplimiento.

Mercedes-Benz Group AG ha cumplido y continúa cumpliendo cabalmente con las sugerencias del Código.

Los principios de nuestra actividad comercial

El Grupo Mercedes-Benz lleva a cabo nuestros negocios de conformidad con estándares a nivel Grupo que van más allá de los requisitos de la legislación pertinente y del Código de Gobierno Corporativo de Alemania. Sólo aquellos que actúan de forma ética y legalmente responsable siguen teniendo éxito a largo plazo, lo que es especialmente cierto en tiempos de agitación y cambio como los que estamos viviendo actualmente. Por ello, la integridad y el cumplimiento son muy importantes para el Grupo Mercedes-Benz. Para lograr un éxito empresarial sustentable y a largo plazo sobre esta base, nuestro objetivo es garantizar que nuestras operaciones comerciales estén en armonía con los intereses del medio ambiente y la sociedad. Porque, como uno de los principales fabricantes de automóviles del mundo, también queremos estar a la vanguardia en materia de sustentabilidad. Hemos definido los principios más importantes en nuestro Código de Conducta, que sirve de lineamiento para todos los empleados de Mercedes-Benz Group AG y del Grupo y les ayuda a tomar las decisiones correctas, incluso en situaciones comerciales difíciles.

El Código de Conducta

Empleados de diferentes divisiones a lo largo del Grupo y en todo el mundo participaron en la creación de nuestro nuevo Código de Conducta en 2019. Nuestra política establece los principios corporativos centrales que guían nuestro comportamiento en los negocios diarios, nuestra conducta interpersonal dentro de la Compañía, con socios comerciales y con los clientes.

Además del respeto de la legislación y el sistema legal, estos principios corporativos incluyen también, por ejemplo, la equidad, la transparencia, la diversidad práctica y la responsabilidad. Además de los principios corporativos, nuestro Código de Conducta incluye, entre otras cosas, los reglamentos relacionados con el respeto y la protección de los derechos humanos así como la forma de manejar y los conflictos de intereses y prohíbe todas las formas de corrupción. La política tiene un efecto vinculante para todas las compañías y los empleados del Grupo Mercedes-Benz en todo el mundo. Está disponible en internet en w gropu.mercedes-benz.com/ company/ compliance/ integrity-code.

De igual forma, la Compañía ha llegado a un acuerdo sobre los Principios de Responsabilidad Social con el Comité Mundial de Empleados. Estos principios son aplicables para Mercedes-Benz Group AG y en todo el Grupo. En estos principio, nos comprometemos con los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, incluyendo los derechos humanos y laborales reconocidos internacionalmente, la libertad de asociación, la protección sustentable del medio ambiente y la prohibición del trabajo infantil y el trabajo forzoso. Mercedes-Benz está comprometido con garantizar la igualdad de oportunidades y adherirse al principio de "igual salario por el mismo trabajo" para los empleados.

Expectativas en relación con nuestros socios comerciales

El Grupo Mercedes-Benz también formula requerimientos claros para sus socios comerciales, debido a que el comportamiento con integridad y en cumplimiento con las reglas es un prerrequisito para cualquier operación de cooperación que se base en la confianza. Por lo tanto, al seleccionar a sus socios comerciales directos, la Compañía se asegura que cumplan con la ley, que sigan principios éticos, y que de esta forma también tengan un impacto en la cadena de suministro. Para conocer las expectativas del Grupo Mercedes-Benz en relación con nuestros sus comerciales, consulte también w group.mercedes-benz.com/ company/ compliance/ business-partners.htm.

Comité de Asesoría para la Integridad y la Sustentabilidad

El Grupo Mercedes-Benz estableció un Comité de Asesoría para la Integridad y la Sustentabilidad. Los miembros del comité son expertos externos independientes en las áreas de política ambiental y social, desarrollo del transporte y la movilidad y derechos humanos y ética y ofrecen al Grupo Mercedes-Benz apoyo constructivo y crítico sobre temas relacionados con la integridad, la sustentabilidad y la responsabilidad corporativa. El Comité de Asesoría se reúne varias veces al año bajo la dirección del miembro del Consejo de Administración responsable de Integridad y Asuntos Legales. Una de estas reuniones anuales sirve específicamente para intercambiar información con otros miembros del Consejo de Administración y miembros del Comité de Vigilancia. En otras asambleas dedicadas a temas específicos, se lleva a cabo un intercambio habitual de información y opiniones entre el Comité de Vigilancia y los administradores y empleados de la compañía. Se establecieron dos grupos de trabajo en el año del informe con el fin de fortalecer este diálogo. Su objetivo es promover conversaciones más extensivas sobre los temas de "Integridad y empleados" y "Protección climática y conservación de recursos". En 2022, el Comité de Asesoría también abordó la nueva Estrategia de Ciudadanía Corporativa, el papel que juega el Grupo Mercedes-Benz en la sociedad y el impacto de la sociedad geopolítica sobre la compañía.

Sistemas de control interno y gestión de riesgo en el Grupo

El Grupo Mercedes-Benz cuenta con un sistema interno efectivo de gestión de control, riesgos y cumplimiento implementado que es acorde con su tamaño y presencia a nivel mundial de la Compañía, el alcance de sus operaciones comerciales y su situación de riesgos, y que está diseñado para garantizar la gestión continua y sistemática de los riesgos y oportunidades empresariales. Estos sistemas también tienen en cuenta los riesgos y oportunidades asociados a factores sociales y medioambientales. En la identificación de riesgos y oportunidades relacionados con la sustentabilidad, Mercedes- Benz Group AG se guía por los temas identificados por el análisis de materialidad y, por tanto, incluye las áreas de actuación de la estrategia de negocio sustentable, para las que se han asignado objetivos concretos. Los datos relacionados con la sustentabilidad se registran sistemáticamente y los impactos sociales y medioambientales de las actividades de la Compañía se identifican y evalúan como parte de las evaluaciones temáticas de riesgos, por ejemplo en las evaluaciones del ciclo de vida a lo largo de todo el ciclo de vida de los vehículos o en el Sistema de Respeto de los Derechos Humanos.

El sistema de gestión de riesgos es parte del proceso general de planeación, control y presentación de informes. Esto es para garantizar que la dirección ejecutiva reconozca los riesgos importantes en una etapa temprana y que pueda iniciar las contramedidas apropiadas de manera oportuna. Auditoría Interna monitorea el cumplimiento con las condiciones del marco legal y las normas corporativas a través de auditorías dirigidas e inicia, cuando resulte necesario, las medidas adecuadas. El Informe de Riesgos y Oportunidades en el Informe Anual 2022 ofrece información adicional sobre la gestión de riesgos.

Además de los sistemas internos de control interno relacionados con la contabilidad, el sistema de control interno también incluye, específicamente, el Sistema de Gestión del Cumplimiento así como una evaluación independiente sobre la estructura y procesos del sistema de control interno por parte de Auditoría Interna. El Informe de Riesgos y Oportunidades del Informe Combinado de la Administración 2022, incluye explicaciones adicionales sobre el sistema de control interno.

El objetivo de nuestro Sistema de Gestión del Cumplimiento (CMS, por sus siglas en inglés) es promover el cumplimiento de la legislación y las regulaciones dentro de la Compañía y entre sus empleados, prevenir las conductas indebidas y minimizar sistemáticamente los riesgos de cumplimiento sobre la base de nuestra cultura de integridad. Se puede encontrar información detallada sobre el Sistema de Gestión de Cumplimiento de Mercedes-Benz en el capítulo de la Declaración no Financiera del Informe Anual 2022.

Al menos una vez al año, el Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG analiza con el Consejo de Administración la eficacia y la funcionalidad del sistema de control interno y de gestión de riesgos, del sistema de auditoría interna y del sistema de Gestión del Cumplimiento. En cada caso, estos sistemas y procesos, o unos similares, también se examinan en relación con la estrategia comercial sustentable así como el impacto ecológico y social de las actividades comerciales que desempeña Mercedes-Benz Group AG y el Grupo. El presidente del Comité de Auditoría informará al Comité de Vigilancia sobre el trabajo del comité a más tardar en la siguiente asamblea del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia también se ocupa del sistema de gestión de riesgos con ocasión de la auditoría de los Estados Financieros de la Compañía y de los Consolidados. El Presidente del Comité de Vigilancia se mantiene en contacto con el Consejo de Administración entre las asambleas del Comité de Vigilancia, en particular con el Presidente del Consejo de Administración, para tratar cuestiones de gestión de riesgos y de cumplimiento, además de la estrategia y el desempeño comercial del Grupo. Además, el Consejo de Administración informa periódicamente al Comité de Auditoría y al Comité de Vigilancia sobre los riesgos importantes para la Compañía y el Grupo. El Comité de Asuntos Legales del Comité de Vigilancia apoya al Comité de Vigilancia en el desempeño de sus funciones en relación con los complejos procedimientos relacionados con las emisiones y los procedimientos antimonopolio a los que se enfrentan Mercedes-Benz Group AG y sus subsidiarias.

Contabilidad y Auditoría

El Grupo Mercedes-Benz prepara sus estados financieros consolidados e informes financieros intermedios de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), tal como son aplicables en la Unión Europea. Los estados financieros anuales de Mercedes-Benz Group AG se preparan de acuerdo con las normas contables del Código de Comercio de Alemania (HGB). Adiciona a el informe financiero semestral, Mercedes-Benz también prepara informes financieros trimestrales. Los estados financieros consolidados y los estados financieros de Mercedes-Benz Group AG son auditados por un auditor; y los informes financieros intermedios están sujetos a revisión por parte de un auditor. Los estados financieros consolidados y los informes consolidados de la administración se ponen a disposición del público a través del sitio web de la Compañía dentro de los 90 días posteriores al cierre del ejercicio fiscal; los informes financieros intermedios dentro de los 45 días posteriores al cierre del período relevante del informe.

Con base en la recomendación del Comité de Auditoría, el Comité de Vigilancia presenta a la Asamblea General Anual una propuesta para la elección del auditor para los estados financieros anuales, del auditor para los Estados Financieros Consolidados y del auditor para la revisión de los informes financieros intermedios.

Antes de presentar su recomendación para la propuesta de elección a la Asamblea General Anual, el Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia obtiene una declaración del auditor propuesto sobre si existen relaciones comerciales, financieras o personales entre el auditor y sus consejos y comités y directores de auditoría, por un lado, y la Compañía y los miembros de sus consejos y comités, por otro, que pudieran suscitar preocupaciones de parcialidad y, en caso afirmativo, cuáles. La declaración también especifica qué otros servicios se prestaron al Grupo en el ejercicio anterior y en qué medida y cuáles se han estipulado contractualmente para el ejercicio siguiente.

El auditor informa al Presidente del Comité de Auditoría, sin demora, sobre cualesquiera y todas las determinaciones y ocurrencia que sean importantes para las labores del Comité de Vigilancia que sean detectadas por el auditor durante la ejecución de la auditoría de los estados financieros. Además, el auditor informa al Comité de Auditoría y anota en el informe de auditoría si, durante la ejecución de la auditoría, el auditor descubre hechos que revelen una inexactitud en la Declaración de Cumplimiento del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia en relación con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania.

En la Asamblea General Anual del 29 de abril de 2022, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín fue nombrada como auditor de los estados financieros anuales, auditor de los estados financieros consolidados, y auditor para la revisión de los informes financieros intermedios para el ejercicio fiscal 2022 y de los estados financieros intermedios para el ejercicio fiscal 2023 en el período previo a la Asamblea General Anual de 2023. KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ha auditado a la Compañía y los estados financieros consolidados de Mercedes-Benz Group AG desde el ejercicio fiscal 1998; Alexander Bock ha sido el auditor responsable desde el ejercicio fiscal 2021. Para garantizar el cumplimiento con el deber de designar a un despacho de auditoría distinto, se llevó a cabo, de conformidad con la Regulación de Auditoría Estatutaria de la UE, un proceso de selección y propuesta durante el período de información, para la designación del auditor para el ejercicio fiscal 2024. Con base en este proceso, la recomendación y preferencia del Comité de Auditoría, y de acuerdo con su propia revisión, el Comité de Vigilancia ha decidido proponer a la Asamblea General Anual 2023, que PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sea designada auditor para el ejercicio fiscal 2024.

Integración y método de trabajo del Consejo de Administración

De conformidad con la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), Mercedes-Benz Group AG tiene un sistema de gestión dual que estipula una estricta separación de personal y funciones entre el Consejo de Administración, como órgano directivo, y el Comité de Vigilancia como órgano de vigilancia (consejo de dos niveles). El Consejo de Administración dirige la Compañía, mientras que el Comité de Vigilancia supervisa y asesora al Consejo de Administración.

Consejo de Administración

De acuerdo con el Acta Constitutiva de Mercedes-Benz Group AG, el Consejo de Administración tiene al menos dos miembros. El número exacto de miembros del Consejo de Administración lo determina el Comité de Vigilancia. El Consejo de Administración tenía ocho miembros el 31 de diciembre de 2022. En diciembre de 2020, el Comité de Vigilancia estableció un objetivo para la proporción de Mujeres y Hombres en Posiciones de Liderazgo de acuerdo con la Ley Alemana sobre la Participación Equitativa de Mujeres y Hombres en Posiciones de Liderazgo y una fecha límite para lograr este objetivo. En agosto de 2021, la Ley de Posiciones de Segundo Liderazgo de Alemana (FüPog II), entró en vigor. De conformidad con esta Ley, por lo menos una mujer y por lo menos un hombre deben ser miembros del Consejo de Administración en compañías que coticen con participación de paridad y más de tres miembros en el Consejo de Administración. Este requerimiento de participación mínima deberá cumplirse a partir del 1º de agosto de 2022 al nombrar a miembros individuales o múltiples del Consejo de Administración. Las compañías que están sujetas al requerimiento de proporción mínima ya no tienen que establecer una cuota objetivo para la proporción de mujeres en el consejo de administración. Sin embargo, el Comité de Vigilancia ha decidido que la cuota objetivo para 2020 debe permanecer vigente como un aspecto del perfil general de requerimientos para nombramientos al Consejo de Administración.

Los detalles sobre la participación de mujeres se presentan en una sección por separado en secciones independientes de la Declaración sobre Gobierno Corporativo.

Sin perjuicio de la responsabilidad general del Consejo de Administración, cada uno de los miembros del Consejo de Administración gestionará su departamento bajo su propia responsabilidad en el marco de las directrices adoptadas por el Consejo de Administración en su conjunto. No obstante, determinados asuntos definidos por el Consejo de Administración en su conjunto serán tratados por el Consejo de Administración en su conjunto y requerirán su aprobación. Además, cada miembro del Consejo de Administración tiene derecho a exigir que cualquier asunto que considere importante sea debatido por el Consejo de Administración en su conjunto o que éste tome una decisión al respecto. El trabajo del Consejo de Administración está coordinado por el presidente del Consejo de Administración. Durante el periodo de referencia no hubo comités del Consejo de Administración.

La información sobre las áreas de responsabilidad y el currículum vitae de los miembros del Consejo de Administración están disponibles en el sitio de internet de Mercedes-Benz Group AG: w group.mercedes-benz.com/ company/ corporate-governance/ board of management.

.

El Consejo de Administración dirige a Mercedes-Benz Group AG y al Grupo, teniendo en cuenta los intereses de los accionistas, los empleados y otras partes interesadas, y con el objetivo de lograr una creación de valor agregado sustentable. Con el consentimiento del Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración determina el enfoque estratégico de la Compañía, el cual también considera las metas financieras a largo plazo y los objetivos ambientales y sociales. El uso de este enfoque ha resultado en la definición de áreas estratégicas de acción sobre protección climática y calidad del aire, conservación de recursos, movilidad urbana sustentable, seguridad vial, responsabilidad de la información y derechos humanos como componentes integrales de la estrategia comercial sustentable. Junto con los objetivos financieros, la planeación corporativa decidida por el Consejo de Administración con la aprobación del Comité de Vigilancia también incluye objetivos correspondientes relacionados con la sustentabilidad.

Los sistemas de control interno y gestión de riegos establecidos por el Consejo de Administración, que son adecuados y eficaces en relación con el alcance de las operaciones comerciales de la Compañía y su situación de riesgo, también abordan objetivos de sustentabilidad. En el sitio web de la Compañía, en w group.mercedes-benz.com/sustainability, se puede encontrar información adicional sobre sustentabilidad.

El Consejo de Administración garantiza el cumplimiento con las estipulaciones estatutarias, regulaciones oficiales y lineamientos internos dentro de la Compañía, y trabaja para garantizar que todos estos también sean observados por las compañías del Grupo (cumplimiento). Ha establecido un sistema de gestión de cumplimiento adecuado que está diseñado en relación con la situación de riesgo de la Compañía, y sus características principales se presentan en el capítulo de la Declaración No Financiera del Informe Anual 2022. Esto incluye al sistema de denuncias de irregularidades de la BPO (*Business Practice Office*), que ofrece a los empleados y a denunciantes externos, a nivel mundial, la oportunidad de reportar infracciones a las normas.

El Consejo de Administración cumple con los informes financieros intermedios de la Compañías, los Estados Financieros Anuales de Mercedes-Benz Group AG, los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración con la Declaración No Financiera de la Compañía y del Grupo. Junto con el Comité de Vigilancia, prepara el informe de Remuneraciones y emite una Declaración de Cumplimiento anual de conformidad con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania.

El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia trabajan para garantizar el bienestar de la Compañía en una relación con base en la confianza. El Consejo de Administración informa habitualmente al Comité de Vigilancia, de forma integral y oportuna, sobre todos los temas estratégicos de relevancia para la Compañía en su conjunto, incluyendo temas relacionados con la estrategia de sustentabilidad, planeación, rentabilidad, desempeño comercial, la situación de la Compañía, el sistema de control interno, el sistema de gestión de riesgos y cumplimiento. El Comité de Vigilancia ha definido los deberes de información y presentación de informes del Consejo de Administración con mayor detalle.

Para ciertos tipos de transacciones definidas por el Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración requiere el consentimiento previo del Comité de Vigilancia.

Cada miembro del Consejo de Administración está obligado a servir a los intereses de la Compañía y está sujeto a una cláusula de no competencia durante toda la vigencia de su contrato. Al tomar decisiones, no pueden perseguir intereses personales y no pueden explotar las oportunidades de negocio de la Compañía en beneficio propio. Los miembros del Consejo de Administración deben comunicar sin demora al Presidente del Comité de Vigilancia y al Presidente del Consejo de Administración cualquier interés personal que puedan tener en una actividad empresarial concreta llevada a cabo por la Compañía, así como cualquier otro conflicto de intereses, y también deben comunicar dicha información a todos los demás miembros del Consejo de Administración.

Los miembros del Consejo de Administración solo pueden desempeñar actividades auxiliares si estas son aprobadas por el Comité de Presidencia del Comité de Vigilancia.

El Consejo de Administración ha adoptado reglas de procedimiento, que se pueden consultar en nuestro sitio web en w group.mercedes-benz.com/ company/ corporate-governance/; que, entre otras cosas, rigen el procedimiento que se debe seguir cuando se adoptan resoluciones y que incluye estipulaciones diseñadas para evitar conflictos de interés.

Diversidad y oportunidades iguales

La gestión de la diversidad ha sido parte de la estrategia corporativa desde 2005. En Mercedes Benz confiamos en la diversidad y en las diferencias entre nuestros empleados porque estas forman la base de una empresa eficiente y exitosa. Nuestras operaciones tienen como objetivo reunir a las personas adecuadas para satisfacer nuestro retos, crear una cultura de trabajo que promueva el desempeño, la motivación y la satisfacción de nuestros empleados y directivos, y contribuir en el desarrollo de nuevos grupos objetivo para nuestros productos y servicios. A través de condiciones marco y medidas específicas – desde formatos de capacitación para empleados y directivos, talleres, conferencias y lineamientos para crear conciencia en grupos meta específicos y medidas de comunicación – la gestión de diversidad e inclusión contribuye de manera importante – al ulterior desarrollo de nuestra cultura corporativa en el Grupo Mercedes-Benz.

El apoyo dirigido a las mujeres ya era un foco de atención en la gestión de la diversidad antes de que entrara en vigor la Ley sobre la Participación Equitativa de Mujeres y Hombres en Puestos de Liderazgo de Alemania. En cumplimiento de los requisitos legales, el Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG ha fijado objetivos para la proporción de mujeres en los dos niveles de dirección del Mercedes-Benz Group AG por debajo del Consejo de Administración y un plazo para alcanzarlos. Los detalles específicos se presentan en una sección separada de esta declaración sobre gobierno corporativo.

Independientemente de los requisitos legales, la Compañía ya se había fijado en 2006 el objetivo de aumentar la proporción de mujeres en los puestos de alta dirección del Grupo hasta el 20% en 2020. Hemos alcanzado este objetivo, y durante el período del informe, la Compañía se fijó una nueva meta para el nombramiento de mujeres para ocupar, por lo menos, el 30 % de sus puestos de dirección senior para 2030. A partir del 31 de diciembre de 2022, la proporción de mujeres en puestos de alta dirección en el Grupo Mercedes-Benz en todo el mundo era del 24.7 % (fuerza laboral activa sin trabajadores de vacaciones).

Integración y modo de trabajo del Comité de Vigilancia y sus comités

Comité de Vigilancia
De acuerdo con la Ley de Codeterminación de Alemania (Mit-bestG), el Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG está compuesto por 20 miembros. La mitad de ellos son elegidos por los accionistas en Asamblea General Anual, la otra mitad está compuesta por miembros elegidos por los empleados de las Compañías alemanas del Grupo. Los representantes de los accionistas y los representantes de empleados están igualmente obligados por ley a actuar en el mejor interés de la Compañía.

La información sobre el currículum vítae de los miembros del Comité de Vigilancia y sus otros mandatos están disponibles en el sitio de internet: w gropu.mercedes-benz.com/ company/ corporate governance/ supervisory-board. Esta información se actualiza de manera anual.

El Comité de Vigilancia se integrará de tal forma que sus miembros, como conjunto, estén familiarizados con la industria en la que opera la Compañía y dispongan de los conocimientos, habilidades y experiencia profesional necesarios para el desempeño adecuado de sus deberes. De conformidad con la Ley sobre la Participación Equitativa de Mujeres y Hombres en Puestos de Liderazgo de Alemania, al menos el 30% de los miembros del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG deben ser mujeres y al menos el 30% deben ser hombres. Los detalles se describen en una sección separada de esta declaración sobre Gobierno Corporativo.

Adicionalmente, el Comité de Vigilancia ha desarrollado un perfil de requisitos globales para su propia integración, y este incluye un perfil de competencias y un concepto de diversidad, incluido un límite de edad. Los detalles específicos sobre el perfil general de requisitos también se resumen en una sección separada de esta declaración sobre gobierno corporativo. Las propuestas del Comité de Vigilancia para la elección de representantes de accionistas por parte de la Asamblea General Anual, puestos para los que el Comité de Nombramientos hace recomendaciones, tienen como objetivo cumplir con el perfil de requisitos generales del Comité de Vigilancia en su conjunto.

Los miembros del Comité de Vigilancia asumen la responsabilidad por los cursos de capacitación y medidas para la educación ulterior que es requerida para sus deberes; por ejemplo, en temas relacionados con cambios en el marco legal y tecnologías con vista al futuro, y cuentan con el apoyo de la Compañía para ello. En un programa de incorporación, los nuevos miembros del Comité de Vigilancia tienen la oportunidad de reunirse con los miembros del Consejo de Administración y otros ejecutivos para un intercambio bilateral sobre temas de actualidad respecto a las áreas relevantes del Consejo de Administración y así obtener una visión general de los temas relevantes de la Compañía, así como la estructura de gobierno. Los componentes clave de este programa incluyen bloques temáticos relacionados con sustentabilidad y ESG (ambientales, sociales y de gobierno).

El Comité de Vigilancia supervisa y asesora al Consejo de Administración en la gestión de la Compañía. A intervalos regulares, el Comité de Vigilancia discute el desempeño comercial, la situación de la Compañía, y la planeación y estrategia, incluyendo la estrategia de sustentabilidad y su implementación. El Comité de Vigilancia también revisa y discute los sistemas de control interno y de gestión de riesgos y monitorea el cumplimiento con disposiciones estatutarias, regulaciones oficiales y política internas dentro de la Compañía.

El Comité de Vigilancia, también ha especificado con más detalle los deberes de información y reporte del Consejo de Administración con respecto al Comité de Vigilancia, al Comité de Auditoría y -entre las asambleas del Comité de Vigilancia- con respecto al Presidente del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia se ha reservado el derecho de aprobación para transacciones de importancia fundamental.

Las actividades de monitoreo y asesoría del Comité de Vigilancia están específicamente relacionadas con temas de sustentabilidad relacionados con las dimensiones ESG (factores ambientales, sociales y de gobierno). En intervalos regulares, el Comité de Vigilancia obtiene informes del Consejo de Administración sobre el estado de la implementación de la estrategia integral corporativa de sustentabilidad y también revisa los riesgos y oportunidades para la Compañía que resultan de factores sociales y ambientales y, de forma incremental, los efectos ecológicos y sociales de las actividades comerciales de la Compañía. El Comité de Vigilancia también aborda la sustentabilidad en la presentación de informes bajo el formato de la Declaración No Financiera en el Informe Combinado de la Administración.

Las funciones del Comité de Vigilancia incluyen la designación y, en caso necesario, la remoción de los miembros del Consejo de Administración. Por lo general se han llevado nombramientos iniciales en el pasado y, desde 2021, siempre han sido efectuados por un máximo de tres años.

En relación con la integración del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia observa los requerimientos legales para la participación equitativa de mujeres y hombres. Los detalles específicos se presentan en un sección por separado de la presente declaración sobre gobierno corporativo. Adicionalmente, en relación con la integración del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia ha adoptado un concepto de diversidad incorporado en un perfil general de requerimientos. Sus detalles específicos también están resumidos en una sección por separado de la presente declaración sobre Gobierno Corporativo.

Con base en la propuesta emitida por el Comité de Presidencia, el Comité de Vigilancia decide sobre el sistema de remuneraciones del Consejo de Administración y, con base en este sistema, también determina la remuneración individual total de cada miembro del Consejo de Administración. También define los objetivos para los componentes de remuneraciones variables, incluyendo parámetros no financieros y dirigidos hacia la sustentabilidad. Además, el Comité de Vigilancia también revisa tanto el sistema de remuneraciones como la remuneración individual total de los miembros individuales del Consejo de Administración con el fin de garantizar que estas siempre sean adecuadas. El sistema de remuneración para los miembros del Consejo de Administración, que fue aprobada con una mayoría del 95.33 % de los votos en la Asamblea General Anual de 2020 puede consultarse en w group. Mercedes-Benz.com / remuneration.bom. El informe de remuneraciones que fue preparado, de forma conjunta, por el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia (incluyendo el dictamen de auditoría de conformidad con la Sección 162 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania, está también disponible ahí.

El Comité de Vigilancia revisa los Estados Financieros Anuales, los Estados Financieros Consolidados con la Declaración No Financiera, y Informe Combinado de la Administración de la Compañía y el Grupo, así como la propuesta de asignación de las utilidades distribuibles. Después de conversaciones con el auditor y teniendo en cuenta las opiniones de auditoría del auditor y los resultados de la auditoría por parte del Comité de Auditoría, el Comité de Vigilancia declara si, después de los resultados finales de su propia revisión, debe plantearse alguna objeción. De no ser así, el Comité de Vigilancia aprueba los Estados Financieros Anuales y el Informe Combinado de la Administración; los estados financieros se consideran adoptados con la aprobación del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia debe informar a la Asamblea General Anual sobre los resultados de su propia revisión y sobre la naturaleza y alcance de la supervisión del Consejo de Administración durante el ejercicio fiscal anterior. El Informe del Comité de Vigilancia correspondiente al ejercicio fiscal 2022 está disponible en el Informe Anual y en Internet en group.mercedes-benz.com/ company/ corporate-governance/ supervisory-board.

El Comité de Vigilancia ha adoptado Reglas de Procedimiento que, además de sus deberes y responsabilidades, regula específicamente la convocatoria y preparación de sus asambleas así como el procedimiento de adopción resoluciones e incluyen disposiciones sobre cómo evitar conflictos de intereses. Las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia están disponibles in internet en w group.mercedes-benz.com/ company/ corporate-governance.

Para las asambleas del Comité de Vigilancia durante el período del informe, se programaron nuevamente Sesiones Ejecutivas regulares con el fin de poder debatir temas incluso en ausencia del Consejo de Administración. De conformidad con la Ley para el Fortalecimiento de la Integridad del Mercado Financiero de Alemania (FISG), que entró en vigor el 1º de julio de 2021, el Consejo de Administración no participa en las asambleas del Comité de Vigilancia y sus Comités al grado en que se convoque al auditor como experto, salvo cuando el Comité de Vigilancia o el comité considere que la participación es necesaria. Las asambleas del Comité de Vigilancia y sus comités deberán, por regla, ser presenciales.

En casos excepcionales justificados, las asambleas pueden celebrarse vía videoconferencia o conferencias telefónicas o mediante el uso de otros medios comparables de telecomunicaciones o los miembros individuales pueden participar en una asamblea utilizando dichos miembros. Debido a la pandemia de COVID 19, que continuó siendo un tema durante el período del informe, en 2022, nuevamente, tuvo que hacerse uso más extensivo de estos formatos a distancia.

Cada miembro del Comité de Vigilancia debe informar sobre cualquier conflicto de intereses que pueda tener, de forma oportuna, al Presidente del Comité de Vigilancia. Los conflictos de intereses y la forma en la que estos se abordan se informan en el Informe del Comité de Vigilancia.

El Comité de Vigilancia evalúa periódicamente la eficacia con la que el Comité de Vigilancia y sus comités realizan sus tareas. La siguiente autoevaluación está programada para llevarse a cabo en 2023. Independientemente de la autoevaluación del Comité de Vigilancia, el Comité de Auditoría también llevó a cabo una autoevaluación de sus actividades nuevamente en 2022, con base en un cuestionario extenso relacionado específicamente con la Compañía. Los resultados positivos de esta autoevaluación fueron presentados y discutieron en la asamblea del Comité de Auditoría del 16 de febrero de 2023.

Al 31 de diciembre de 2022, además del Comité de Mediación que debe establecerse de acuerdo con la ley, existen otros con cuatro comités del Comité de Vigilancia que realizan las tareas que se les asignan en nombre y representación de todo el Comité de Vigilancia, en la medida permitida por la ley. Los presidentes de los comités relevantes deben informar sobre el trabajo de los comités a más tardar en la reunión plenaria del Comité de Vigilancia, a más tardar en la siguiente asamblea del Comité de Vigilancia posterior a la reunión del comité. El Comité de Vigilancia ha adoptado reglas de procedimiento por separado para todos sus comités. Esas reglas de procedimiento se pueden consultar en internet: w group.mercedes-benz.com/ company/ corporate-governance.

Comité de Presidencia

El Comité de Presidencia está compuesto por el Presidente del Comité de Vigilancia, el Vicepresidente del Comité de Vigilancia y otros dos miembros que son elegidos por el Comité de Vigilancia. Desde el 31 de diciembre de 2022, el Comité de Vigilancia está integrado por el Dr. Bernd Pischetsrieder (Presidente), Ergun Lümal (Vicepresidente), Ben van Beurden y Roman Zitzelsberger.

El Comité de Presidencia hace recomendaciones al Comité de Vigilancia sobre el nombramiento de los miembros del Consejo de Administración, teniendo en cuenta el perfil general de requisitos que el Comité de Vigilancia ha definido con el concepto de diversidad, incluyendo los requerimientos de la proporción de mujeres en el Consejo de Administración. Presenta propuestas al Comité de Vigilancia sobre la estructura del sistema de remuneración del Consejo de Administración y sobre la adecuada remuneración individual total de los miembros individuales del Consejo de Administración. El Comité de Presidencia es responsable de los asuntos contractuales de los miembros del Consejo de Administración, decide sobre la aprobación de las actividades auxiliares de los miembros del Consejo de Administración.

Además, el Comité de Presidencia asesora y decide sobre cuestiones de gobierno corporativo, sobre las que también hace recomendaciones al Comité de Vigilancia. Apoya y asesora al presidente del Comité de Vigilancia y su Vicepresidente y prepara las asambleas del Comité de Vigilancia dentro de los límites de sus responsabilidades.

Comité de Nombramientos

El Comité de Nombramientos está integrado por el Presidente del Comité de Vigilancia y otros dos miembros del Comité de Vigilancia elegidos por la mayoría de los votos emitidos por el Comité de Vigilancia. A partir del 31 de diciembre de 2022, ellos son, el Dr. Bernd Pischetsrieder (Presidente del Comité de Nombramientos), Sari Baldauf y Ben van Beurden. El Comité de Nombramientos es el único comité del Comité de Vigilancia que consta únicamente de representantes de los accionistas. Hace recomendaciones al Comité de Vigilancia sobre las propuestas a la Asamblea General Anual para la elección de representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia. Al hacerlo, el Comité de Nombramientos toma en consideración los requisitos de la ley alemana sobre la participación equitativa de mujeres y hombres en puestos ejecutivos y se esfuerza por cumplir con el perfil de requisitos generales para todo el Comité de Vigilancia.

Comité de Auditoría

El Comité de Auditoría está compuesto por cuatro miembros, que son elegidos por mayoría de los votos emitidos por los miembros del Comité de Vigilancia. A partir del 31 de diciembre de 2022, estos son los representantes de los accionistas Olaf Koch (Presidente del Comité de Auditoría) y Timotheus Höttges, así como los representantes de los empleados Michael Brecht (Vicepresidente) y Ergun Lümali.

Los miembros del Comité de Auditoría, en su conjunto, están muy familiarizados con la industria en la que opera la Compañía.

De conformidad con la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), al menos un miembro del Comité de Auditoría debe tener conocimientos especializados en el ámbito de la contabilidad y la auditoría y al menos otro miembro debe tener conocimientos especializados en la auditoría de estados financieros. De acuerdo con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania, la experiencia en el campo de la contabilidad implicará conocimientos especializados y experiencia en el uso de principios contables y sistemas de control interno y gestión de riesgos, mientras que la experiencia en relación con la auditoría de estados financieros también implicará conocimientos especializados y experiencia en los mismos. Además, los conocimientos especializados y la experiencia en materia de información financiera y auditoría de estados financieros incluirán la información sobre sustentabilidad y la auditoría de informes de sustentabilidad. El Presidente del Comité de Auditoría deberá tener los conocimientos especializados descritos en al menos uno de los campos mencionados.

A lo largo de su carrera, Olaf Koch ha ocupado puestos directivos en el ámbito de las finanzas y el control en calidad de director financiero, y posteriormente fue durante muchos años Presidente del Consejo de Administración de Metro AG y Presidente del Comité de Auditoría de Hugo Boss AG. Por tanto, tiene conocimientos especializados y experiencia en el uso de los principios de información financiera y los sistemas de control interno y gestión de riesgos, así como en la auditoría de estados financieros. Esto incluye también un sólido conocimiento de los informes de sustentabilidad y la auditoría de los mismos. Por ejemplo, Olaf Koch introdujo un sistema de objetivos de sustentabilidad y la elaboración de informes de sustentabilidad en Metro AG, lo que llevó a la Compañía a mantener una posición destacada en el Índice Dow Jones de Sustentabilidad durante muchos años. También supervisa y contribuye al desarrollo de los informes de sustentabilidad y a la auditoría de los mismos, y aporta activamente sus conocimientos al trabajo realizado por el Comité de Auditoría.

Debido a los muchos años que ha pasado desempeñando cargos ejecutivos en el ámbito de las finanzas, más recientemente como director financiero de Deutsche Telekom AG y como consejero delegado desde 2014, Timotheus Höttges también tiene conocimientos especializados y experiencia en relación con el uso de los principios de información financiera y los sistemas de control interno y gestión de riesgos y la auditoría de los estados financieros. Esto también incluye amplios conocimientos sobre la elaboración de informes de sustentabilidad y la auditoría de los mismos, que adquirió en su actividad principal como CEO de Deutsche Telekom AG. También supervisa y contribuye al desarrollo de los informes de sustentabilidad y a la auditoría de los mismos, y aporta activamente sus conocimientos al trabajo realizado por el Comité de Auditoría.

El Dr. Clemens Börsig cuenta con experiencia especial en el área de contabilidad y conocimientos y experiencia específica en relación con los procedimientos de auditoría y control interno. Esto también aplica para Olaf Koch.

Tanto el Presidente del Comité de Auditoría, Olaf Koch, y Timotheus Höttges, como el otro representante de los accionistas en el Comité de Auditoría, son independientes. En la sección de perfil general de requerimientos para la integración del Comité de Vigilancia de esta declaración sobre Gobierno Corporativo, se incluye información adicional resumida sobre la evaluación de la independencia de los miembros del Comité de Vigilancia.

El Comité de Auditoría es responsable del monitoreo de la contabilidad y el proceso contable, así como de la auditoría de los estados financieros, específicamente la elección e independencia del auditor y la calidad de la auditoría. Al menos una vez al año, analiza con el Consejo de Administración la eficacia y funcionalidad del sistema de control interno y de gestión de riesgos, el sistema de auditoría interna y la organización de gestión del cumplimiento.

Además, cada miembro del Comité de Auditoría puede obtener información directamente de los titulares de esos departamentos corporativos de la Compañía que son responsables dentro de la Compañía por las tareas relacionadas con el Comité de Auditoría de conformidad con sus Reglas de Procedimiento a través del Presidente del Comité. El Presidente del Comité debe comunicar la información obtenida a todos los miembros del Comité de Auditoría. En caso de obtenerse esa información, el Consejo de Administración será informado de conformidad, sin demora alguna.

Por lo menos de manera trimestral, el Comité de Auditoría recibe un informe del sistema de denuncia de irregularidades de la BPO (Oficina de Prácticas Comerciales) sobre las quejas e información sobre las posibles infracciones a las regulaciones por parte de altos ejecutivos y otros empleados en un catálogo definido de disposiciones legales. Recibe periódicamente información sobre el procesamiento de estas quejas e información.

El Comité de Auditoría analiza con el Consejo de Administración los estados financieros intermedios antes de su publicación. Sobre la base de la opinión de auditoría, el Comité de Auditoría revisa los estados financieros anuales de la compañía, los estados financieros anuales consolidados y el informe de la administración de la Compañía y del Grupo y los discute con el auditor. El Comité de Auditoría presenta sus recomendaciones al Comité de Vigilancia en relación con la adopción de los Estados Financieros Anuales de Mercedes-Benz Group AG, la aprobación de las cuentas consolidadas anuales y la propuesta para la asignación de las utilidades. El Comité también hace recomendaciones sobre la propuesta del Comité de Vigilancia para la elección del auditor, evalúa la idoneidad, calificaciones e independencia del auditor y, una vez que el auditor ha sido elegido por la Asamblea General Anual, contrata al auditor para realizar la auditoría de los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Anuales, así como para la revisión de los informes financieros intermedios. En este sentido, también acuerda los honorarios y determina las áreas clave de la auditoría con el auditor.

El Presidente del Comité de Auditoría se reúne regularmente con el auditor para abordar el progreso de la auditoría y posteriormente informa al Comité de Auditoría sobre los resultados de estas conversaciones. El Comité de Auditoría también discute con el auditor sobre estos temas, incluso en la ausencia del Consejo de Administración.

El auditor debe reportar al Comité de Auditoría sobre cualesquiera y todos los asuntos contables que puedan considerarse críticos y sobre cualquier debilidad material del sistema de control interno y del sistema gestión de riesgos con respecto al proceso contable que pueda identificarse durante la auditoría. El Comité de Auditoría también se ocupa de la presentación de informes sobre temas no financieros en el Informe de la Administración.

Finalmente, el Comité de Auditoría aprueba previamente los servicios permitidos que son prestados por los auditores o sus filiales para Mercedes-Benz Group AG o sus compañías del Grupo y que no están directamente relacionados con la auditoría de las cuentas anuales (o la revisión de informes financieros intermedios).

Las transacciones entre la Compañía y partes relacionadas dentro del significado de la Sección 111 b de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) requieren la aprobación previa del Comité de Auditoría, salvo cuando la ley o una regla del Comité de Vigilancia estipule que se requiere la aprobación del pleno del Comité de Vigilancia y otro comité.

Comité de Asuntos Legales

El Comité está integrado por seis miembros, que son elegidos por mayoría de los votos emitidos por los miembros del Comité de Vigilancia. A partir del 31 de diciembre de 2022, los miembros del Comité son los representantes de los accionistas, Olaf Koch (Presidente), Liz Centoni y Dame Polly Courtice, así como los representantes de los empleados Ergun Lümali, Michael Häberle y Roman Romanowski. El Comité coordina el ejercicio de los derechos y obligaciones del Comité de Vigilancia con respecto a los procedimientos en curso relacionados emisiones y la ley antimonopolio contra la Compañía y las compañías del Grupo. Prepara resoluciones del Comité de Vigilancia en este aspecto y emite las recomendaciones correspondientes de resoluciones. Como parte del acuerdo en principio alcanzado en 2020 con varias autoridades de los Estados Unidos para dar por concluidos procedimientos civiles y ambientales en relación con los sistemas de control de emisiones de ciertos vehículos diésel, se le asignaron al Comité tareas adicionales la capacidad de toma de decisiones en lo que respecta al cumplimiento de las obligaciones asumidas en el acuerdo en principio. Estas tareas adicionales incluyen, entre otras cosas, la dirección y la supervisión de los Equipos de Auditoría Post-Resolución que se crearon como parte de este acuerdo en principio.

Comité de Mediación

De acuerdo con la ley, el Comité de Mediación está compuesto por el Presidente del Comité de Vigilancia, Dr. Bernd Pischetsrieder, el Vicepresidente del Comité de Vigilancia, Ergun Lúmali, y dos miembros elegidos por una mayoría de los votos emitidos, uno por los representantes de los empleados y uno por los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia. A partir del 31 de diciembre de 2022, estos son Ben van Beurden del lado de los accionistas y Roman Zitzelsberger del lado de los empleados. El Comité de Mediación es establecido únicamente para realizar la tarea que se especifica en la Sección 31, Sub-Sección 3 de la Ley de Codeterminación de Alemania (Mit-bestG). Al igual que en años anteriores, el Comité de Mediación no tuvo motivo para tomar acciones en el ejercicio fiscal 2022.

La Ley Alemana sobre la Participación Equitativa de Mujeres y Hombres en Puestos de Liderazgo, tal como ha sido modificada por la Ley de Segundos Puestos de Liderazgo

A nivel compañía, se deben cumplir los requerimientos de la Ley Alemana sobre la Participación Equitativa de Mujeres y Hombres en Puestos de Liderazgo. Por lo tanto, la siguiente información se refiere al Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG, dos niveles directivos de Mercedes-Benz Group AG por debajo de su Consejo de Administración y al Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG.

Mediante resolución del 3 de diciembre de 2020, el Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG fijó un objetivo para la proporción de mujeres en el Consejo de Administración del 25 % para el 31 de diciembre de 2025. Desde agosto de 2022, se debe cumplir con un requisito obligatorio de participación mínima al nombrar a miembros del Consejo de Administración. Este requerimiento establece que, por lo menos una mujer y por lo menos un hombre deben ser miembros del Consejo de Administración de compañías cotizadas con participación paritaria y más de tres miembros del Consejo de Administración. Las compañías que están sujetas al requisito de proporción mínima ya no están obligadas a determinar una cuota objetivo para la proporción de mujeres en el consejo de administración. Sin embargo, dentro del marco del perfil de requerimientos legales para los nombramientos al Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia ha decidido ir más allá de estas disposiciones del requerimiento de proporción mínima y mantener la cuota objetivo para la proporción de mujeres en el Consejo de Administración que se estableció en 2020. Al 31 de diciembre de 2022, tres de los ocho miembros del Consejo de Administración son mujeres: Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen y Britta Seeger. La proporción de mujeres en el Consejo de Administración es ahora del 37.5 %, lo que significa que se ha excedido el objetivo establecido.

Con un 11.8 % de mujeres en el primer nivel de dirección (2 mujeres de un total de 17 ejecutivos) y un 22.5 % en el segundo nivel de dirección de Mercedes-Benz Group AG (16 mujeres de un total de 71 ejecutivos) por debajo del Consejo de Administración en el momento de la resolución, el Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG, mediante resolución de fecha 25 de noviembre de 2020, fijó un objetivo de proporción de mujeres del 20 % para el primer nivel y del 25 % para el segundo nivel por debajo del Consejo de Administración para el 31 de diciembre de 2025. Al 31 de diciembre de 2022, el primer nivel de dirección de Mercedes-Benz Group AG por debajo del Consejo de Administración está formado por 13 ejecutivos, uno de los cuales una es mujer, lo que corresponde a un porcentaje de mujeres del 7.6 %. En el segundo nivel de dirección de Mercedes-Benz Group AG por debajo del Consejo de Administración, 17 de un total de 50 ejecutivos son mujeres al 31 de diciembre de 2022, lo que corresponde al 34 %.

El cambio en el número total de ejecutivos en el nivel de dirección correspondiente de Mercedes-Benz Group AG entre el 25 de noviembre de 2020 y el 31 de diciembre de 2022 se debe principalmente a la escisión y la transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler que se ha llevado a cabo entretanto y las transferencias asociadas a Daimler Truck.

Partiendo de la base de un total de 13 directivos en el nivel 1 del Mercedes-Benz Group AG al 31 de diciembre de 2025, la cuota objetivo establecida del 20 % da lugar a un objetivo de 3 mujeres para este nivel. Partiendo de la base de un total de 50 directivos en el nivel 2 de Mercedes-Benz Group AG al 31 de diciembre de 2025, la cuota objetivo establecida del 25 % da lugar a un objetivo de 13 mujeres para este nivel.

Los Comités de Vigilancia de las empresas que cotizan en bolsa con representación paritaria deben estar compuestos por al menos un 30 % de mujeres y un 30 % de hombres. Las cuotas deben ser cumplidas por el Comité de Vigilancia en su conjunto. Si los representantes de los accionistas o los representantes de los empleados presentan objeciones al Presidente del Comité de Vigilancia antes de la elección, la cuota mínima para esta elección deberá ser cumplida por separado por los accionistas y los empleados.

En la asamblea del Comité de Vigilancia del 27 de objetaron en relación con el cumplimiento general asociado con la elección de representantes de los empleados al Comité de Vigilancia en 2022/2023.

En el Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG, a partir del 31 de diciembre de 2022, el 40 % de los miembros por parte de los accionistas (Sari Baldauf, Liz Centoni, Dame Polly Courtice y la profesora Dra. Helene Svahn) son mujeres y el 60 % son hombres. La situación es la misma en el lado de los empleados, con un 30 % de mujeres (Nadine Boguslawski, Monika Tielsch y Elke Tönjes-Werner) y un 70 % de hombres. Debido a que Sari Baldauf dejará el Comité de Vigilancia al concluir la Asamblea General Anual de 2023, el Comité de Vigilancia discutió, en su asamblea del 16 de febrero de 2023, la propuesta específica de elección para su sucesora y, por recomendación del Comité de Nombramientos, resolvió proponer a la Asamblea General Anual de 2023 que Stefan Pierer sea electo para el Comité de Vigilancia por primera ocasión. En caso de elección del candidato propuesto, la cuota obligatoria de mujeres sigue cumpliéndose tanto por parte de los accionistas como por parte del Comité de Vigilancia en su conjunto.

Además de Mercedes-Benz Group AG, otras compañías del Grupo están sujetas a la codeterminación y han fijado sus propios objetivos para la proporción de mujeres en sus respectivos Comités de Vigilancia y Consejos de Administración, así como en los dos niveles inferiores al Consejo de Administración, así como un plazo para alcanzar estos objetivos, y los han publicado de acuerdo con los requisitos legales.

Perfiles generales de requisitos para la integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia

En términos de la composición del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, Mercedes-Benz Group AG utiliza conceptos de diversidad en relación con aspectos tales como la edad, el género. El Comité de Vigilancia ha combinado estos perfiles y conceptos en los perfiles generales de requisitos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia que se describen a continuación. Los perfiles de requisitos son revisados de forma anual y también sirven como base para la planificación de sucesión a largo plazo

Consejo de Administración
El objetivo del perfil de requisitos para el Consejo de Administración es garantizar que la integración del Consejo de Administración es tan diverso y abril de 2022, los representantes de los accionistas complementario como sea posible. El Consejo de Administración en su conjunto debe poseer los conocimientos, habilidades y experiencia necesarios para el correcto cumplimiento de sus deberes y, al mismo tiempo, integrar la filosofía directiva deseada con base en los diversos antecedentes personales y experiencia de sus miembros. El factor decisivo para la decisión de llenar una posición específica en el consejo siempre está regido por los intereses de la Compañía, tomando en cuenta cualesquiera y todas las circunstancias del caso individual.

Durante el período del informe, el perfil de requisitos del Consejo de Administración continuó siendo el mismo que durante el ejercicio anterior e incluyó los siguientes aspectos:

- Los miembros del Consejo de Administración deben tener diferentes antecedentes educativos y profesionales, preferentemente por lo menos dos miembros deben tener antecedentes técnicos. A partir del 31 de diciembre de 2022, el Consejo de Administración integra a dos ingenieros, Markus Schäfer y el Dr. Jörg Burzer. Ola Källenius ha demostrado su experiencia técnica de forma sostenida desde que se encarga del departamento de Investigación del Grupo y Desarrollo de Mercedes-Benz Autos el 1º de enero de 2017.

- El 3 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración definió un objetivo del 25% para la **proporción de mujeres** en el Consejo de Administración, con fecha límite del 31 de diciembre de 2025. En agosto de 2022, la obligación reglamentaria previa en cuanto a fijar una cuota objetivo para la proporción de mujeres, fue reemplazada por un requerimiento obligatorio de participación mínimo de una mujer (y un hombre) para consejos de administración que sean integrados por más de tres personas en compañías cotizadas con codeterminación equitativa. Sin embargo, dentro del marco del perfil de requisitos generales para nombramientos al Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia ha decidido exceder las estipulaciones del requerimiento de proporción mínima mantener la cuota objetivo para la proporción de mujeres en el Consejo de Administración que se estableció en 2020. A partir del 31 de diciembre de 2022, tres de los ocho miembros del Consejo de Administración son mujeres: Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen y Britta Seeger. La proporción de mujeres en el Consejo de Administración ahora es del 37.5 %, lo que significa que se ha excedido el objetivo establecido.

- Para el **último posible nombramiento o reelección de un miembro del Consejo de Administración en función de la edad**, se toma como referencia los 62 años de edad, que no deben haberse alcanzado todavía en el momento de iniciar un (nuevo) mandato. Al determinar este límite de edad, el Comité de Vigilancia optó deliberadamente por un punto de referencia flexible a fin de preservar el margen de maniobra necesario para tomar las decisiones adecuadas en cada caso. A partir del 31 de diciembre de 2022, los ocho miembros del Consejo de Administración están por debajo de este límite de edad estándar

- Además, se debe poner suficiente atención a una **mezcla generacional** suficiente entre los miembros del Consejo de Administración en las decisiones de nombramiento, por lo que, si es posible, al menos tres miembros del Consejo de Administración deben tener 57 años de edad o menos al comienzo de su respectivo mandato. Este es el caso de todos los miembros actuales del Consejo de Administración al 31 de diciembre de 2022, con la excepción de Sabine Kohleisen y Hubertus Troska.

- En la integración del Consejo de Administración también se prestará atención a la **internacionalidad** en el sentido de diferentes orígenes culturales o experiencia internacional a través de varios años de estancia en el extranjero, por lo que, si es posible, al menos un miembro del Consejo de Administración será de origen internacional. A pesar de los muchos años de experiencia internacional de la gran mayoría de los miembros del Consejo de Administración, este objetivo ya se había alcanzado a 31 de diciembre de 2022, simplemente por el origen internacional de Ola Källenius y Renata Jungo Brüngger y por el enfoque de las actividades del Sr. Troska en China.

- Por regla general, y sin perjuicio de que se haga pública una desviación en la Declaración Anual de Cumplimiento del Código Alemán de Gobierno Corporativo, los miembros del Consejo de Administración **no podrán desempeñar más de dos mandatos en Comités de Vigilancia de empresas que cotice en bolsa que no sea parte del Grupo o funciones comparables** y no podrán presidir un Comité de Vigilancia de una empresa que cotice en bolsa que no sea parte del Grupo. Para fines del perfil de requisitos, los mandatos en Comités de Vigilancia en negocios conjuntas, cuyo desempeño forma parte de la responsabilidad departamental de un miembro del Consejo de Administración, no se consideran funciones comparables.

De los mandatos ajenos al Grupo en Comités de Vigilancia y otros Órganos de Vigilancia que ostenta Hubertus Troska, sólo BAIC Motor Corporation Ltd. cotiza en bolsa. Con la excepción del cargo en Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd., sus otros mandatos fuera del Grupo son mandatos dentro de su responsabilidad departamental que, en opinión del Comité de Vigilancia, no plantean requisitos comparables a los mandatos en comités de vigilancia de compañías ajenas al Grupo y que cotizan en bolsa en cuanto al perfil de requisitos. Lo mismo se aplica a los mandatos de Markus Schäfer fuera del Grupo, con la excepción del mandato en la empresa que cotiza en bolsa, Farasis Energy (Ganzhou) Co. Markus Schäfer renunció al último mandato durante el período del informe.

De los mandatos ajenos al Grupo que ostenta Britta Seeger en Comités de Vigilancia y otros órganos de vigilancia, sólo Deutsche Lufthansa AG cotiza en bolsa. En opinión del Comité de Vigilancia, los demás mandatos fuera del Grupo son mandatos en el ámbito de sus responsabilidades departamentales que, en cuanto al perfil de los requisitos, no plantean exigencias comparables a un mandato en el Comité de Vigilancia de una empresa ajena al Grupo que cotiza en bolsa.

Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm tienen cada uno dos mandatos en Comités de Vigilancia de compañías que no cotizan en bolsa, entre ellas Daimler Truck Holding AG. Además, ambos son miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck AG, una filial al cien por cien de Daimler Truck Holding AG. Los representantes de los accionistas en los Comités de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG son idénticos. En este contexto, en opinión del Comité de Vigilancia, la pertenencia al Comité de Vigilancia de Daimler Truck AG no impone requisitos adicionales comparables al mandato en Daimler Truck Holding AG en cuanto al perfil de requisitos. En la Declaración de Conformidad 2022 se indica y justifica una desviación de la recomendación del Código Alemán de Gobierno Corporativo, según la cual los miembros de los consejos de administración de las empresas que cotizan en bolsa no deben tener más de dos mandatos en comités de vigilancia de empresas que cotizan en bolsa ajenas al grupo o funciones comparables y no deben presidir un comité de vigilancia, sin perjuicio de las valoraciones del Comité de Vigilancia a efectos del perfil de requisitos.

Los criterios del perfil de requisitos se tendrán en cuenta a la hora de cubrir los puestos del Consejo de Administración. El Comité de Presidencia elabora una lista corta de candidatos disponibles sobre la base de un perfil objetivo, teniendo en cuenta los requisitos específicos de cualificación y el perfil del puesto, realiza entrevistas con ellos y, a continuación, presenta una propuesta de candidatos al Comité de Vigilancia junto con los motivos de su recomendación para la toma de decisiones. El factor decisivo es siempre el interés de la Compañía, teniendo en cuenta todas las circunstancias de cada caso.

En opinión del Comité de Vigilancia, los criterios fundamentales de idoneidad individual para un puesto en el Consejo de Administración son, en particular, la personalidad, la integridad, las cualidades convincentes de liderazgo, la cualificación profesional para el departamento del que se va a hacer cargo, el desempeño anterior, el conocimiento de la Compañía y la capacidad de adaptar los modelos y procesos empresariales en un mundo cambiante.

En cooperación con el Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia también garantiza un plan de sucesión a largo plazo para el Consejo de Administración, para lo cual tiene en cuenta el perfil de requisitos y las circunstancias individuales. El Comité de Presidencia del Comité de Vigilancia sostiene regularmente discusiones sobre los talentos y líderes extraordinarios. Se discute la duración de los contratos y las opciones de renovación de los actuales miembros del Consejo de Administración, así como los posibles sucesores. Sobre la base de un análisis de potencial y teniendo en cuenta los criterios del perfil de requisitos, se evalúan los ejecutivos del nivel directivo inferior al Consejo de Administración, así como los altos potenciales especiales, y se discuten y determinan los próximos pasos de desarrollo junto con el Consejo de Administración. El proceso de planificación de la sucesión también incluye la presentación de informes periódicos por parte del Consejo de Administración sobre la proporción y el desarrollo de las mujeres directivas, especialmente en el primer y segundo nivel directivo inferior al Consejo de Administración. El Consejo de Administración es responsable de proponer al Comité de Vigilancia un número suficiente de candidatos adecuados. Mercedes-Benz Group AG pretende cubrir los puestos del Consejo de Administración principalmente con directivos desarrollados dentro de la Compañía. No obstante, también se evalúan e incluyen en el proceso de selección posibles candidatos externos, caso por caso, con el apoyo de empresas externas de consultoría en reclutamiento.

Comité de Vigilancia

El Comité de Vigilancia en su conjunto, debe estar familiarizado con la industria en la que opera la Compañía

El objetivo del perfil de requisitos para el Comité de Vigilancia en su conjunto también es garantizar que la integración del Comité de Vigilancia sea lo más diversa y complementaria posible. El Comité de Vigilancia en su conjunto deberá comprender el modelo de negocio de la Compañía y también poseer los conocimientos, habilidades y experiencia necesarios para proporcionar de forma adecuada supervisión y asesoría al Consejo de Administración. El Comité de Vigilancia ha actualizado y detallado su perfil de requerimientos en línea con las recomendaciones incluidas en la versión más reciente del Código de Gobierno Corporativo de Alemania, entre otras cosas en relación con la recomendación de incorporar plenamente expertos en sustentabilidad en el perfil de competencias para el Comité de Vigilancia y que el estado de implementación de este perfil de competencias en forma de matriz de cualificación sea informado en la Declaración sobre Gobierno Corporativo. En general, los miembros del Comité de Vigilancia deben complementarse entre sí en lo que respecta a sus conocimientos especializados y experiencia profesional de tal manera que el Comité en su conjunto pueda utilizar la experiencia y los conocimientos especializados diversos más amplios posibles. Adicionalmente, el Comité de Vigilancia considera la diversidad de sus miembros en términos de edad, género, internacionalidad y otros atributos personales como un prerrequisito importante para una relación laboral eficaz. La base de las decisiones del Comité de Vigilancia con respecto a las propuestas de candidatos para elección en la Asamblea General Anual son siempre los intereses de la Compañía teniendo en cuenta todas las circunstancias en cada caso individual.

El perfil de requisitos para el Comité de Vigilancia incluye los siguientes aspectos:

- **Límite estándar de duración de la membresía**
  Como regla, solo los candidatos que no hayan sido miembros del Comité de Vigilancia durante 12 años al momento de su (re)elección podrán ser propuestos para elección al Comité de Vigilancia para un período de mandato completo. El 31 de diciembre de 2022, este requisito se cumplió para todos los miembros del Comité de Vigilancia en funciones.

- **Diversidad**
- **Índice de género:** Por ley, por lo menos el 30 % de los miembros del Comité de Vigilancia deben ser mujeres y al menos el 30% deben ser hombres. La cuota debe cumplirse por parte del Comité de Vigilancia en su totalidad, Salvo cuando los representantes de los accionistas o los representantes de los empleados objeten el cumplimiento en su totalidad. En caso de presentarse esta objeción, entonces la proporción mínima para la siguiente elección en el caso dado debe ser cumplida por separado por el lado de los accionistas y el lado de los empleados. Al 31 de diciembre de 2022, existen cuatro mujeres en el lado de los accionistas y tres mujeres en el lado de los empleados. Esto hace que la proporción de mujeres en el lado de los accionistas sea del 40 % y 30% en el lado de los empleados. La proporción total de mujeres en el Comité de Vigilancia en pleno es del 35 %. . Esto coloca a la proporción de mujeres en ambos lados y en el Comité de Vigilancia, en su conjunto, en el 30%.

- **Mezcla generacional**: También se debe tener en cuenta una mezcla generacional suficiente entre los miembros del Comité de Vigilancia. Al menos 30 % de los miembros del Comité de Vigilancia no deben tener más de 62 años de edad en el momento de su elección o reelección. Al 31 de diciembre de 2022, con excepción del Dr. Bernd Pischetsrieder, Dame Polly Courtice y Marco Gobbetti, todos los demás miembros (17 miembros, o más del 30%) del Comité de Vigilancia en funciones; tenían 62 años o menos al momento de su elección para el mandato vigente.

- **Internacionalidad:** Al menos el 30% de miembros que representan a los accionistas deberán ser de origen internacional (no ciudadanos alemanes) o tener experiencia internacional. Todos los representantes de los accionistas en funciones al 31 de diciembre de 2022 tienen experiencia internacional. Adicionalmente, este objetivo ya ha sido excedido; simplemente debido a los orígenes internacionales de seis representantes de los accionistas - Sari Baldauf, Ben van Beurden, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobbetti y la Prof. Dra. Helene Svahn – quienes juntos representan al 60 % de los representantes de los accionistas.

- **Antecedentes educativos y profesionales:** Los miembros del Comité de Vigilancia deben tener distintos antecedentes educativos y profesionales. Al 31 de diciembre de 2022, los miembros del Comité de Vigilancia muestran un amplio rango de antecedentes educativos y profesionales. El Dr. Bernd Pischetsrieder, Ben van Beurden, el Dr. Martin Brudermüller, Liz Centoni, la Prof. Dr. Helene Svahn, el Dr. Frank Weber y Roman Zitzelsberger tienen diplomas universitarios en ingeniería, química, biotecnología y/o ingeniería eléctrica. Otros representantes de los empleados han completado capacitación profesional relevante. Del lado de los accionistas, Timotheus Höttges, Olaf Koch y Sari Baldauf tienen títulos universitarios en economía, y Michael Bettag del lado de los empleados también tiene este título. El diverso rango de antecedentes educativos y profesionales está satisfecho del lado de los accionistas por Dame Polly Courtice y Marco Gobbetti, quienes son expertos en las áreas de sustentabilidad y el segmento de artículos de lujo, respectivamente; y el lado de los empleados del Comité de Vigilancia incluye a un abogado, a un economista social y a un gerente de procesos.

- **Idoneidad formal**
- **Independencia:** Con el fin de garantizar la asesoría y la supervisión independientes del Consejo de Administración por parte del Comité de Vigilancia, más de la mitad de los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia deben ser independientes de la Compañía y del Consejo de Administración, sujeto a que se informe una desviación de la recomendación correspondiente del Código de Gobierno Corporativo de Alemania en la Declaración de Cumplimiento de conformidad con la Sección 161 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG).

  Un representante de los accionistas en el Comité de Vigilancia será independiente de la Compañía y de su Consejo de Administración si no tiene ninguna relación personal o comercial con la Compañía o su Consejo de Administración que pueda dar lugar a un conflicto de intereses material y no meramente temporal. La evaluación de la independencia corresponde a los propios representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia. A este respecto, deben tenerse en cuenta cuatro indicadores que pueden apuntar a una falta de independencia (pertenencia al Consejo de Administración en los dos últimos años anteriores al nombramiento como miembro del Comité de Vigilancia; relación comercial significativa con la Sociedad o con una empresa dependiente de ella, por ejemplo, como cliente, proveedor, acreedor o consultor; relación familiar estrecha con un miembro del Consejo de Administración; pertenencia al Comité de Vigilancia durante más de doce años - todos los criterios relacionados tanto con el miembro del Comité de Vigilancia como con sus familiares cercanos.

Sin embargo, el lado de los accionistas es expresamente libre de considerar al miembro del Comité de Vigilancia en cuestión como independiente incluso si se cumplen uno o incluso varios indicadores negativos – sin embargo, esta evaluación debe ser justificada en la Declaración sobre Gobierno Corporativo.

Sobre la base de la información conocida por el Comité de Vigilancia, los representantes de los accionistas opinan que no existen indicios concretos de relaciones o circunstancias personales o empresariales relevantes, en particular con respecto a la Sociedad o a miembros del Consejo de Administración o a otros miembros del Comité de Vigilancia, que pudieran constituir un conflicto de intereses material y no meramente temporal y, por tanto, argumentar en contra de la independencia de cualquier miembro del Comité de Vigilancia por parte de los accionistas. Durante el período de referencia, los representantes de los accionistas Ben van Beurden, Dr. Martin Brudermüller, Liz Centoni y Timotheus Höttges, en particular, no tienen ninguna relación comercial material de este tipo con Mercedes-Benz Group AG ni con ninguna empresa dependiente de Mercedes-Benz Group AG (por ejemplo, como proveedor, cliente, acreedor o asesor) en una función de responsabilidad de una empresa ajena al Grupo. Ningún antiguo miembro del Consejo de Administración fue miembro del Comité de Vigilancia durante el período de referencia. Ningún miembro del Comité de Vigilancia desempeña funciones directivas o de asesoramiento para competidores significativos.

Durante el período de referencia, no se ha considerado que cualquier otro mandato desempeñado anteriormente por el Dr. Bernd Pischetsrieder constituyera un conflicto de intereses material y no meramente temporal.

Sari Baldauf es miembro del Comité de Vigilancia desde hace más de doce años. No obstante, los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia están convencidos de que durante el período de referencia ha mantenido siempre la necesaria distancia crítica con respecto al Consejo de Administración del Grupo Mercedes-Benz AG, así como la necesaria visión clara, alerta y crítica en su supervisión del Consejo de Administración. Su conducta en el cargo demuestra que desempeña su cargo como miembro del Comité de Vigilancia y del Comité de Nombramientos de forma ejemplar. Además, sus muchos años de experiencia y sus conocimientos especializados son esenciales para que el Comité de Vigilancia cumpla su función de supervisor crítico y, al mismo tiempo, de asesor autorizado y digno de confianza del Consejo de Administración.

En consecuencia, según la evaluación de los accionistas, a 31 de diciembre de 2022, todos los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia debían considerarse independientes, a saber, el Dr. Bernd Pischetsrieder, Sari Baldauf, Ben van Beurden, el Dr. Martin Brudermüller, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobbetti, Timotheus Höttges, Olaf Koch y la Profesora Dra. Helene Svahn.

- **Límite de edad estándar**: Por regla general, sólo se propondrán para un mandato completo en el Comité de Vigilancia candidatos que no tengan más de 72 años en el momento de su (re)elección. Al establecer este límite de edad, el Comité de Vigilancia se decidió deliberadamente en contra de un límite de edad máximo rígido y a favor de un límite estándar flexible que preserve el margen de maniobra necesario para una evaluación adecuada de las circunstancias de cada caso, que defina el grupo de posibles candidatos de forma suficientemente amplia y que también permita la reelección. Ninguno de los miembros del Comité de Vigilancia en funciones a 31 de diciembre de 2022 superaba el límite de edad estándar en el momento de su elección.

- Conocimientos y experiencia

- Dos expertos en finanzas: Al menos un miembro del Comité de Auditoría debe tener experiencia en el campo de la contabilidad y al menos otro miembro debe tener experiencia en la auditoría de estados financieros. La pericia en el campo de la contabilidad debe implicar conocimientos especializados y experiencia en el uso de principios contables y sistemas de control interno y gestión de riesgos, mientras que la pericia en relación con la auditoría de estados financieros también debe implicar conocimientos especializados y experiencia en los mismos. Además, los conocimientos especializados y la experiencia en materia de información financiera y auditoría de estados financieros incluirán la información sobre sustentabilidad y la auditoría de informes de sustentabilidad.

Por parte de los accionistas, el Comité de Auditoría tiene como miembros a dos expertos en finanzas -Olaf Koch y Timotheus Höttges- cuyas funciones actuales o pasadas en empresas (cotizadas), así como sus actividades de formación continua, garantizan que tienen conocimientos especializados y experiencia en contabilidad y auditoría de estados financieros. Lo mismo se aplica a sus conocimientos especializados y experiencia en informes de sustentabilidad y auditoría de informes de sustentabilidad. En la información sobre la composición y el método de trabajo del Comité de Auditoría de la presente Declaración sobre Gobierno Corporativo figuran más detalles sobre la experiencia de los dos expertos financieros.

- **Otras áreas de especialización**: El Comité de Vigilancia poseerá, en su conjunto, conocimientos y experiencia en áreas de especial relevancia para la Compañía. Al menos tres miembros del Comité de Vigilancia aportarán conocimientos y experiencia en cada una de las siguientes áreas:

  - Finanzas (por ejemplo, contabilidad, control, gestión de riesgos, auditoría, fusiones y adquisiciones)
  - Estrategia
  - Digitalización/TI (por ejemplo, software, procesos, seguridad de datos)
  - Transformación (por ejemplo, productos, modelos de trabajo)
  - Recursos humanos (por ejemplo, gestión de recursos humanos, problemas de los empleados, mundo laboral)
  - Sustentabilidad/ESG (en particular: medio ambiente: producción y logística ecológicas, estrategia climática y de descarbonización; social: plan de personal, cadenas de suministro sustentables; gobernanza: gobierno corporativo sustentable, finanzas sustentables)
  - Industria (por ejemplo, producción, contratación)
  - Innovación, investigación y desarrollo, tecnología
  - Ventas/marcas
  - Mercados de capitales.

Los ejemplos de especificación entre paréntesis para las áreas mostradas anteriormente no son completos; además, la experiencia no tiene que demostrarse para cada punto especificado entre paréntesis para cada área.

Sobre la base de la matriz de cualificación (figura C 01), el Comité de Vigilancia en su conjunto, en su posición actual, cumple los requisitos definidos en relación con su pericia/experiencia. Más de tres miembros del Comité de Vigilancia tienen conocimientos y/o experiencia relevantes en cada una de las áreas de especialización indicadas anteriormente. Por lo tanto, las explicaciones que figuran a continuación sobre los miembros del Comité de Vigilancia mencionados por su nombre deben entenderse como ejemplos.

En el ámbito de las **finanzas**, Ben van Beurden y el Dr. Martin Brudermüller, en particular, poseen conocimientos especiales, al igual que los dos expertos en finanzas Olaf Koch y Timotheus Höttges y los demás miembros del Comité de Auditoría - Ergun Lümali y Michael Brecht.

Por lo que se refiere a la **estrategia**, el Dr. Bernd Pischetsrieder, en particular, cuenta con una probada experiencia en estrategias sectoriales gracias a su experiencia profesional previa. En cuanto a la estrategia corporativa orientada a la sustentabilidad y al segmento de los vehículos de lujo, merecen especial mención los conocimientos ESG de Dame Polly Courtice, así como la experiencia de Marco Gobbetti en el sector de los artículos de lujo. Además, Roman Zitzelsberger y Ergun Lümali, en particular, tienen una amplia experiencia en cuestiones de estrategia - Roman Zitzelsberger debido a los mandatos que ha desempeñado en diversos consejos de supervisión y Ergun Lümali debido a los muchos años que ha formado parte del Comité de Vigilancia de la Compañía.

En el ámbito de la **digitalización/TI**, Liz Centoni y Timotheus Höttges, entre otros, pueden aportar conocimientos y experiencia adquiridos a través de sus actividades profesionales en Cisco y Deutsche Telekom, respectivamente. Lo mismo puede decirse de Monika Tielsch por su actividad como miembro del comité de empresa en la unidad de I+D, donde se está desarrollando el sistema operativo MB.OS.

El Dr. Martin Brudermüller y Ben van Beurden, en particular, poseen amplios conocimientos en el ámbito de la **transformación**. Ambos siguen impulsando el proceso de transformación en las empresas donde ejercen de presidentes del consejo de administración. Ergun Lümali y Michael Häberle, como presidentes de los comités de empresa de las principales plantas de producción de Mercedes-Benz, contribuyen con su experiencia a la transformación del Grupo Mercedes-Benz.

En particular, Sari Baldauf posee sólidos conocimientos de **recursos humanos** gracias a su amplia experiencia profesional previa en este ámbito, y ha aportado sus conocimientos como miembro del Consejo, especialmente como miembro del Comité de Nombramientos. El Dr. Frank Weber también posee experiencia en el ámbito de los recursos humanos, ya que ha sido durante muchos años Presidente del Comité de Representantes de la Dirección en el Grupo Mercedes-Benz. Los conocimientos y la experiencia de los representantes del IG Metall (sindicato alemán de trabajadores del metal) Nadine Boguslawski, Roman Romanowski y Roman Zitzelsberger en el ámbito de los recursos humanos también han resultado valiosos para el trabajo realizado por el Comité de Vigilancia.

En el ámbito de la **sustentabilidad/ESG**, Dame Polly Courtice aporta la experiencia que ha adquirido en asuntos ESG como resultado de haber ejercido durante muchos años como Directora del Instituto de Liderazgo en Sustentabilidad de la Universidad de Cambridge. El Dr. Martin Brudermüller, Ben van Beurden y Timotheus Höttges, en particular, aportan al Comité de Vigilancia sus conocimientos y experiencia en cuestiones medioambientales (E). Todos ellos se ocupan ampliamente de cuestiones de sustentabilidad (en particular, las relacionadas con la protección del clima y la descarbonización) en las empresas en las que ejercen como presidentes del consejo de administración. Dame Polly Courtice y, en particular, los representantes de los trabajadores en el Comité de Vigilancia poseen conocimientos especializados en los ámbitos arriba indicados relacionados con el componente social (S) de ESG. En cuanto a la gobernanza (G), Olaf Koch y Roman Romanowski aportan al Comité de Vigilancia la experiencia que han adquirido a lo largo de sus carreras profesionales.

En el ámbito de la **industria**, el Dr. Bernd Pischetsrieder, en particular, posee amplios conocimientos específicos del sector que ha adquirido como miembro del Comité de Vigilancia, así como a través de los muchos años en que ocupó cargos ejecutivos en otras empresas del sector automotriz. También merece una mención especial la dilatada experiencia del Dr. Martin Brudermüller en la industria química. Además, Ergun Lümali posee conocimientos especializados relevantes en el ámbito de la industria debido a los muchos años que ha pasado como Presidente del Comité de Empresa en la planta de Mercedes-Benz Sindelfingen.

Por lo que respecta a la **innovación, la investigación y el desarrollo**, merece destacarse especialmente la probada experiencia de la Prof. Dra. Helene Svahn. Liz Centoni también posee conocimientos especializados en este ámbito debido a los muchos años que ha pasado en puestos ejecutivos en Cisco. Por último, Monika Tielsch y Michael Häberle, entre otros, también aportan al Comité de Vigilancia la experiencia que han adquirido en este ámbito a lo largo de sus carreras.

El Dr. Bernd Pischetsrieder posee amplios conocimientos específicos del sector en el área de **ventas/marcas**, y Marco Gobbetti aporta su amplia experiencia en marcas al trabajo realizado por el Comité de Vigilancia. Michael Bettag tiene muchos años de experiencia en ventas.

El área de los **mercados de capitales** está muy bien cubierta por el Dr. Bernd Pischetsrieder, el Dr. Martin Brudermüller, Ben van Beurden, Olaf Koch y Timotheus Höttges en particular, ya que todos ellos ejercen o han ejercido como presidentes de empresas cotizadas.

Ergun Lümali y Michael Brecht, entre otros, también poseen experiencia en relación con los **mercados de capitales** tras haber sido miembros del Comité de Vigilancia durante muchos años.

C.01

	Dr Bernd Pischetsrieder	Sari Baldauf	Ben van Beurden	Dr Martin Brudermüller	Liz Centoni
Permanencia					
Se unió al Comité en	2014	2008	2021	2021	2021
Límite de período no incumplido	√	√	√	√	√
Diversidad					
Género	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino	Femenino
Año de Nacimiento	1948	1955	1958	1961	1964
Nacionalidad	Alemán	Finlandesa	Holandés	Alemán	EE. UU.
Experiencia internacional[1]	√	√	√	√	√
Antecedentes educativos y profesionales	Ingeniería mecánica	Administración Empresas	Ingeniería Química	Química	Química/MBA/ ingeniería software
Idoneidad Formal					
Independencia[2]	√	√	√	√	√
No incumple límite de edad	√	√	√	√	√
Competencias/experiencia					
Finanzas (p. ej., contabilidad, contraloría, gestión de riesgos, auditoría, M&A)	√	√	√	√	√
Estrategia	√	√	√	√	√
Digitalización/TI (p. ej., software, procesos, protección de información)		√	√	√	√
Transformación (p. ej., productos, modelos de trabajo)	√	√	√	√	√
RR HH (p. ej., gestión del personal, asuntos de empleados, ambiente laboral)	√	√	√	√	√
Sustentabilidad/ESG[4]	√	√	√	√	√
Industria (p. ej., producción, adquisiciones)	√		√	√	
Innovación, investigación y desarrollo, tecnología	√	√	√	√	√
Ventas/marcas	√				√
Mercado de capitales	√	√	√	√	

1 Solo relevante para representantes de los accionistas.
2 Dentro del significado del DCGK (Código de Gobierno Corporativo de Alemania), solo relevante para representantes de los accionistas.
4 Especialmente: medio ambiente, producción ecológica y logística, estrategia climática y de descarbonización; social: Plan de personas, cadenas de suministro sustentables; gobierno: gobierno corporativo sustentable, finanzas sustentables.

	Dame Polly Courtice	**Marco Gobbetti**	**Timotheus Höttges**	**Olaf Koch**	**Prof. Dr Helene Svahn**
Permanencia					
Se unió al Comité en	2022	2022	2020	2021	2021
Límite de período no incumplido	√	√	√	√	√
Diversidad					
Género	Femenino	Masculino	Masculino	Masculino	Femenino
Año de Nacimiento	1952	1958	1962	1970	1974
Nacionalidad	Británica/Sudafricana	Italiano	Alemán	Alemán	Sueca
Experiencia internacional[1]	√	√	√	√	√
Antecedentes educativos y profesionales	Historia/ mercadotecnia/ sustentabilidad	Administración internacional/ ventas	Administración de empresas/ MBA	Administración de empresas	Biotecnología/ Ingeniería eléctrica
Idoneidad Formal					
Independencia[2]	√	√	√	√	√
No incumple límite de edad	√	√	√	√	√
Competencias/experiencia					
Finanzas (p. ej., contabilidad, contraloría, gestión de riesgos, auditoría, M&A)		√	√**3**	√**3**	√
Estrategia	√	√	√	√	√
Digitalización/TI (p. ej., software, procesos, protección de información)			√	√	
Transformación (p. ej., productos, modelos de trabajo)	√	√	√	√	√
RR HH (p. ej., gestión del personal, asuntos de empleados, ambiente laboral)	√	√	√	√	√
Sustentabilidad/ESG[4]	√	√	√	√	√
Industria (p. ej., producción, adquisiciones)					√
Innovación, investigación y desarrollo, tecnología	√	√	√	√	√
Ventas/marcas	√	√	√	√	
Mercado de capitales		√	√	√	√

1 Solo relevante para representantes de los accionistas.
2 Dentro del significado del DCGK (Código de Gobierno Corporativo de Alemania), solo relevante para representantes de los accionistas.
3 Experto en finanzas de conformidad con la Sección 100, Apartado 5 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Recomendación D. DC (Código de Gobierno Corporativo de Alemania)
4 Especialmente: medio ambiente, producción ecológica y logística, estrategia climática y de descarbonización; social: Plan de personas, cadenas de suministro sustentables; gobierno: gobierno corporativo sustentable, finanzas sustentables.

	Ergun Lümali	**Michael Bettag**	**Nadine Boguslawski**	**Michael Brecht**	**Michael Häberle**
Permanencia					
Se unió al Comité en	2014	2015	2021	2012	2018
Límite de período no incumplido	√	√	√	√	√
Diversidad					
Género	Masculino	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino
Año de Nacimiento	1962	1961	1977	1965	1969
Nacionalidad	Alemán	Alemán	Alemana	Alemán	Alemán
Antecedentes educativos y profesionales	Mecánica de construcción/ política de compensación y servicio	Administración de empresas	Ingeniería electrónica	Instalación automotriz / administración	Ingeniería mecánica / administración de empresas
Idoneidad formal					
No incumple límite de edad	√	√	√	√	√
Competencias/experiencia					
Finanzas (p. ej., contabilidad, contraloría, gestión de riesgos, auditoría, M&A)	√	√		√	√
Estrategia	√	√	√	√	√
Digitalización/TI (p. ej., software, procesos, protección de información)					
Transformación (p. ej., productos, modelos de trabajo)	√	√	√	√	√
RR HH (p. ej., gestión del personal, asuntos de empleados, ambiente laboral)	√	√	√	√	√
Sustentabilidad/ESG[4]	√	√	√	√	√
Industria (p. ej., producción, adquisiciones)	√		√	√	√
Innovación, investigación y desarrollo, tecnología	√		√		√
Ventas/marcas		√		√	
Mercado de capitales	√			√	

4 Especialmente: medio ambiente, producción ecológica y logística, estrategia climática y de descarbonización; social: Plan de personas, cadenas de suministro sustentables; gobierno: gobierno corporativo sustentable, finanzas sustentables.

	Roman Romanowski	**Monika Tielsch**	**Elke Töjnes-Werner**	**Dr Frank Weber**	**Roman Zitzelsberger**
Permanencia					
Se unió al Comité en	2021	2021	2013	2013	2015
Límite de período no incumplido	√	√	√	√	√
Diversidad					
Género	Masculino	Femenino	Femenino	Masculino	Masculino
Año de Nacimiento	1974	1967	1963	1961	1966
Nacionalidad	Alemán	Alemana	Alemana	Alemán	Alemán
Antecedentes educativos y profesionales	Abogado	Socioeconomía/ meditación	Gerente de procesos	Ingeniería mecánica/ producción	Ingeniería mecánica/ administración
Idoneidad formal					
No incumple límite de edad	√	√	√	√	√
Competencias/experiencia					
Finanzas (p. ej., contabilidad, contraloría, gestión de riesgos, auditoría, M&A)	√			√	√
Estrategia	√	√	√	√	√
Digitalización/TI (p. ej., software, procesos, protección de información)	√	√	√	√	
Transformación (p. ej., productos, modelos de trabajo)	√	√	√	√	√
RR HH (p. ej., gestión del personal, asuntos de empleados, ambiente laboral)	√	√	√	√	√
Sustentabilidad/ESG[4]	√	√	√	√	√
Industria (p. ej., producción, adquisiciones)		√	√	√	√
Innovación, investigación y desarrollo, tecnología		√		√	√
Ventas/marcas		√			
Mercado de capitales					√

4 Especialmente: medio ambiente, producción ecológica y logística, estrategia climática y de descarbonización; social: Plan de personas, cadenas de suministro sustentables; gobierno: gobierno corporativo sustentable, finanzas sustentables.

Las propuestas del Comité de Vigilancia para la elección de representantes de los accionistas por parte de la Asamblea General Anual, para las cuales el Comité de Nombramientos hace recomendaciones, tomarán en consideración los aspectos descritos anteriormente y se enfocarán en cumplir con el perfil de requisitos para el Comité en su conjunto. Sobre la base de un perfil objetivo, tomando en cuenta los requisitos específicos de calificación y los criterios antes mencionados, el Comité de Nombramientos crea una lista corta de candidatos disponibles, sostiene discusiones estructuradas con ellos y, al hacerlo, también obtendrá garantías en cuanto a que el candidato propuesta cuenta con tiempo suficiente para poder ejercer el mandato con diligencia debida. El Comité de Nombramientos posteriormente presenta una recomendación de candidato al Comité de Vigilancia e incluye los motivos de su recomendación para la toma de decisiones. La decisión del Comité de Vigilancia sobre la propuesta de elección a la Asamblea General Anual siempre deberá estar basada en los intereses de la Compañía teniendo en cuenta todas las circunstancias en cada caso individual.

Stefan Pierer, quien será propuesto a la Asamblea General 2023 para su elección por primera vez, cumple y fortalece el perfil de requerimientos del Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia está convencido de que Stefan Pierer apoyará sólidamente la transformación de la Compañía con sus conocimientos técnicos a profundidad de la industria y su experiencia en desarrollo de productos y marcas.

Las duraciones de los cargos de los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG finalizan en diferentes momentos ("comité escalonado"). La Asamblea General Anual elige uno o más representantes de los accionistas cada año. Por una parte, el tener un comité escalonado abre la posibilidad de adaptar la integración del Comité de Vigilancia de forma más flexible a un entorno cambiante. Por otra parte, facilita la búsqueda de candidatos adecuados porque no es necesario que todos los puestos de representantes de los accionistas sean ocupados en una sola Asamblea General Anual. El Comité de Nombramientos del Comité de Vigilancia revisa de forma regular qué mandatos finalizan en qué momento y si los miembros respectivos son elegibles para un período adicional en sus cargos de acuerdo con los criterios antes mencionados y también están dispuestos a hacerlo. En su búsqueda de nuevos candidatos, el Comité de Nombramientos también recurre a servicios externos independientes de consultoría en reclutamiento.

Accionistas y Asamblea General Anual

Los accionistas ejercen sus derechos de membresía, en particular sus derechos de voto, en la Asamblea General Anual. Todas y cada una de las acciones de Mercedes-Benz Group AG da derecho a un voto para el titular. Los documentos y la información relacionados con la Asamblea General Anual están disponibles en w group.mercedes-benz.com/ am.

Como parte de nuestro trabajo integral de relaciones con inversionistas y relaciones públicas, mantenemos estrecho contacto con nuestros accionistas. Informamos de forma periódica e integral a nuestros accionistas, analistas financieros, asociaciones de accionistas, medios de comunicación y público interesado sobre la situación de la Compañía, y les informamos de manera inmediata sobre cualquier cambio significativo en el negocio. Dentro de límites razonables, el presidente del Comité de Vigilancia también está preparado para sostener discusiones con los inversionistas sobre cuestiones específicas del Comité de Vigilancia.

Además de otros canales de comunicación, también hacemos un uso intensivo del sitio web de la Compañía para nuestras actividades de relaciones con los inversionistas. Toda la información clave publicada durante el ejercicio fiscal 2022, incluidos los informes financieros anuales, trimestrales y semestrales, comunicados de prensa, notificaciones en relación con derechos de voto de los principales accionistas, presentaciones y grabaciones de audio de eventos de analistas e inversionistas y conferencias telefónicas, así como el calendario financiero, están disponibles en w group.mercedes-benz.com/ investors. Las fechas de publicaciones importantes, como el informe anual e informes financieros intermedios y las fechas de la Asamblea General Anual, la conferencia de prensa anual y las conferencias de analistas se anuncian con antelación en el calendario fiscal.


EQE SUV

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS (1/2)

196 Estado Consolidado de Resultados

197 Estado Consolidado de Resultados Integrales

198 Estado Consolidado de Situación Financiera

200 Estado Consolidado de Flujos de Efectivo

201 Estado Consolidado de Variaciones en el Capital

203 Notas a los Estados Financieros Consolidados

203 1. Principales Políticas Contables

230 2. Estimaciones Contables y Criterios de la administración

233 3. Escisión y Transferencia de Activos del Negocio de Vehículos Comerciales de Daimler

238 4. Grupo Consolidado

241 5. Ingresos por ventas

243 6. Costos de Operación

244 7. Otros Ingresos y Gastos de Operación

245 8. Otros Ingresos/Gastos Financieros, Netos

246 9. Ingresos por Intereses y Gastos por Intereses

247 10. Impuesto Sobre la Renta

251 11. Activos Intangibles

254 12. Propiedades, Plantas y Equipo

257 13. Equipo en Arrendamientos Operativos

258 14. Inversiones Registradas con el Método de Participación

262 15. Cuentas por Cobrar por Servicios Financieros

266 16. Instrumentos de Deuda Negociables e Inversiones Similares

266 17. Otros Activos Financieros

267 18. Otros Activos

268 19. Inventarios

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS (2/2)

268 20. Cuentas por Cobrar Comerciales
271 21. Capital
274 22. Pago Basado en Acciones
276 23. Pensiones y Obligaciones Similares
282 24. Provisiones para Otros Riesgos
284 25. Pasivos de Financiamiento
285 26. Otros Pasivos Financieros
286 27. Ingresos Diferidos
286 28. Pasivos por Reembolso y Contractuales
287 29. Otros Pasivos
288 30. Estado Consolidado de Flujos de Efectivo
290 31. Procedimientos Legales
295 32. Pasivos Contingentes y Otras Obligaciones Financieras
296 33. Instrumentos Financieros
311 34. Gestión de Riesgos Financieros
324 35. Informe por Segmentos
330 36. Gestión del Capital
330 37. Utilidades por Acción
331 38. Informes de Partes Relacionadas
334 39. Remuneración de los Miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia
335 40. Honorarios del Auditor
336 41. Eventos Posteriores al Período del Informe
336 42. Información Adicional

Estado Consolidado de Resultados

D.01

	Nota	**2022**	2021
En millones de euros			
Ingresos por ventas	5	**150,017**	133,893
Costo de ventas	6	**-115,997**	-103,218
Utilidad bruta		**34,020**	30,675
Gastos de ventas	6	**-9,482**	-9,194
Gastos de administración	6	**-2,584**	-2,808
Costos de investigación y desarrollo no capitalizado	6	**-5,602**	-5,467
Otros ingresos de operación	7	**3,323**	2,888
Otros gastos de operación	7	**-1,289**	-1,735
Utilidades/pérdidas por inversiones registradas con el método de participación, netas	14	**1,732**	1,352
Otros ingresos/gastos financieros, netos	8	**340**	317
Utilidades antes de intereses e impuestos (EBIT)	35	**20,458**	16,028
Ingresos por intereses	9	**273**	212
Gastos por intereses	9	**-427**	-429
Utilidad por operaciones continuadas antes de impuestos		**20,304**	15,811
Impuesto sobre la renta	10	**-5,495**	-4,761
Utilidad por operaciones continuadas		**14,809**	11,050
Utilidad/pérdida por operaciones discontinuadas después de impuestos		**-**	12,346
Utilidad neta		**14,809**	23,396
utilidad atribuible a participaciones minoritarias		**308**	390
utilidad atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG		**14,501**	23,006
de operaciones continuadas		**14,501**	10,695
de operaciones discontinuadas		**-**	12,311
Utilidades por acción (en euros)			
Por utilidad atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG	37		
Básicas		**13.55**	21.50
de operaciones continuadas		**13.55**	10.00
de operaciones discontinuadas		**-**	11.50
Diluidas		**13.55**	21.50
de operaciones continuadas		**13.55**	10.00
de operaciones discontinuadas		**-**	11.50

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

Estado Consolidado de Resultados Integrales

D.02

	2022	2021
En millones de euros		
Utilidad neta	**14,809**	23,396
Ajustes por conversión de divisas (reformulados)	**297**	3,120
Instrumentos de deuda		
Utilidades/pérdidas no realizadas antes de impuestos	**-47**	-4
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no realizadas y sobre reclasificaciones	**14**	-
Instrumentos de deuda después de impuestos	**-33**	-4
Instrumentos financieros derivados		
Utilidades/pérdida no realizadas antes de impuestos	**877**	-1,765
Reclasificaciones a utilidades/pérdidas no realizadas antes de impuestos	**1,489**	537
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no realizadas y sobre reclasificaciones	**-688**	362
Instrumentos financieros derivados después de impuestos	**1,678**	-866
Utilidades/pérdidas sobre inversiones registradas con el método de participación		
Utilidades/pérdida no realizadas antes de impuestos	**200**	-
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no realizadas y sobre reclasificaciones	**-12**	-
Utilidades/pérdidas sobre inversiones registradas con el método de participación después de impuestos	**188**	-
Partidas que pueden reclasificarse a resultados (reformuladas)	**2,130**	2,250
Instrumentos de capital		
Utilidades/pérdida no realizadas antes de impuestos	**-440**	64
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no realizadas y sobre reclasificaciones	**43**	-18
Instrumentos de capital después de impuestos	**-397**	46
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares		
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares antes de impuestos	**3,558**	4,702
Impuestos sobre utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares	**-1,240**	-1,122
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares después de impuestos	**2,318**	3,580
Utilidades/pérdidas sobre inversiones registradas con el método de participación		
Utilidades/pérdidas no realizadas antes de impuestos	**430**	-
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no realizadas y sobre reclasificaciones	**-144**	-
Utilidades/pérdidas sobre inversiones registradas con el método de participación después de impuestos	**286**	-
Partidas que no serán reclasificadas a resultados	**2,207**	3,626
Otras utilidades/pérdidas integrales después de impuestos (reformuladas)	**4,337**	5,876
utilidades/pérdidas atribuibles a participaciones minoritarias después de impuestos	**-32**	75
utilidades/pérdidas atribuibles a accionistas de Mercedes-Benz Group AG después de impuestos (reformuladas)	**4,369**	5,801
Total ingresos integrales (reformulados)	**19,146**	29,272
utilidades/pérdidas atribuibles a participaciones minoritarias	**276**	465
utilidades/pérdidas atribuibles a accionistas de Mercedes-Benz Group AG (reformuladas)	**18,870**	28,807

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

Estado Consolidado de Situación Financiera

D.03

		Al 31 de diciembre	
	Nota	**2022**	2021
En millones de euros			
Activos			
Activos intangibles	11	**15,869**	15,005
Propiedades, plantas y equipo	12	**27,250**	27,859
Equipo en arrendamientos operativos	13	**41,552**	44,471
Inversiones registradas con el método de participación	14	**13,530**	13,588
Cuentas por cobrar por servicios financieros	15	**48,237**	46,955
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	16	**823**	873
Otros activos financieros	17	**4,478**	3,181
Activos por impuestos diferidos	10	**3,725**	3,434
Otros activos	18	**1,677**	1,536
Total activos no circulantes		**157,141**	156,902
Inventarios	19	**25,621**	21,466
Cuentas por cobrar comerciales	20	**8,100**	7,673
Cuentas por cobrar por servicios financieros	15	**37,312**	33,670
Efectivo y equivalentes de efectivo		**17,679**	23,120
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	16	**6,237**	6,706
Otros activos financieros	17	**3,453**	3,079
Otros activos	18	**4,472**	4,073
Activos disponibles para la venta	3	**-**	3,142
Total activos circulantes		**102,874**	102,929
Total activos		**260,015**	259,831

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

En millones de euros		**2022**	2021
Capital y pasivos			
Capital social		**3,070**	3,070
Reservas de capital		**11,718**	11,723
Utilidades retenidas (reformuladas)		**67,695**	55,926
Otras reservas (reformuladas)		**2,932**	1,232
Acciones de tesorería		**-**	-
Capital atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG		**85,415**	71,951
Participaciones minoritarias		**1,125**	1,216
Total capital	21	**86,540**	73,167
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	23	**1,021**	5,359
Provisiones para otros riesgos	24	**6,438**	7,909
Pasivos por financiamiento	25	**62,051**	73,543
Otros pasivos financieros	26	**2,524**	1,808
Pasivos por impuestos diferidos	10	**6,910**	4,488
Ingresos diferidos	27	**1,234**	1,175
Pasivos por reembolsos y contractuales	28	**3,656**	3,980
Otros pasivos	29	**1,238**	727
Total pasivos no circulantes		**85,072**	98,989
Cuentas por pagar comerciales		**12,204**	10,655
Provisiones para otros riesgos	24	**9,585**	8,053
Pasivos por financiamiento	25	**49,786**	52,300
Otros pasivos financieros	26	**5,404**	5,997
Ingresos diferidos	27	**1,391**	1,486
Pasivos por reembolsos y contractuales	28	**6,898**	5,929
Otros pasivos	29	**3,135**	3,086
Pasivos disponibles para la venta	3	**-**	169
Total pasivos circulantes		**88,403**	87,675
Total capital y pasivos		**260,015**	259,831

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

Estado Consolidado de Flujos en el Capital

D.04

En millones de euros	**2022**	2021
Utilidad por operaciones continuadas antes de impuestos (2021: Utilidad por operaciones continuadas y discontinuadas antes de impuestos)	20,304	28,775
Depreciación y amortización/deterioro	6,521	6,980
Otros ingresos y gastos distintos a efectivo	-1,296	-11,503
Utilidades (-)/pérdidas(+) enajenaciones de activos	-990	-695
Variación en activos y pasivos de operación		
Inventarios	-4,111	-2,561
Cuentas por cobrar comerciales y cuentas por pagar comerciales	1,029	1,694
Cuentas por cobrar por servicios financieros	-5,327	3,879
Vehículos en arrendamientos operativos	3,810	1,428
Otros activos y pasivos de operación	358	-1,261
Dividendos recibidos por inversiones registradas con el método de participación	1,605	1,625
Impuesto sobre la renta pagado	-5,009	-3,812
Flujo de efectivo por actividades de operación	16,894	24,549
Adiciones a propiedades, plantas y equipo	-3,481	-4,579
Adiciones a activos intangibles	-3,418	-2,741
Ingresos por enajenaciones de propiedades plantas y equipo y activos intangibles	469	826
Inversiones en participaciones accionarias	-849	-573
Ingresos por enajenaciones de participaciones accionarias y otras operaciones comerciales	3,337	793
Adquisición de instrumentos de deuda negociables y otras inversiones	-2,622	-5,694
Ingresos por ventas de instrumentos de deuda y otras inversiones	3,084	4,385
Amortización del financiamiento del negocio de vehículos comerciales de Daimler	-	6,853
Efectivo y equivalentes de efectivo enajenados a partir de la desconsolidación del negocio de vehículos comerciales de Daimler	-	-5,489
Otros	27	-7
Flujo de efectivo por actividades de inversión	-3,453	-6,226
Variación en pasivos por financiamiento a corto plazo	172	1,463
Adiciones a pasivos por financiamiento a largo plazo	38,429	42,196
Amortización de pasivos por financiamiento a largo plazo	-51,945	-60,859
Dividendo pagado a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG	-5,349	-1,444
Dividendos pagados por participaciones minoritarias	-320	-366
Otros	-19	-49
Flujo de efectivo por actividades de financiamiento	-19,032	-19,059
Efectos del tipo de cambio extranjero sobre efectivo y equivalentes de efectivo	88	870
Incremento/disminución neto sobre efectivos y equivalentes de efectivo	-5,503	134
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	23,182	23,048
Efectivo y equivalentes de efectivo al final de período	17,679	23,182
Menos efectivo y equivalentes de efectivo clasificados como activos disponibles para la venta al cierre del ejercicio	-	62
Efectivo y equivalentes de efectivo al cierre del ejercicio (Estado Consolidado de Situación Financiera)	17,679	23,120

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

Estado Consolidado de Variaciones en el Capital

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

D. 05

En millones de euros	Capital Social	Reservas de capital	Utilidades retenidas (reformuladas)	Variaciones: Conversión de divisas (reformulada)	Variaciones: Instrumentos de deuda/instrumentos de capital
Saldo al 1 de enero de 2021 (reformulado)	3,070	11,551	46,948	-1,353	206
Utilidad neta	-	-	23,006	-	-
Otras utilidad /pérdida integral antes de impuestos	-	-	4,702	3,044	61
Impuestos diferidos sobre otros ingresos integrales	-	-	-1,122	-	-18
Total utilidad / pérdida integral	-	-	26,586	3,044	43
Dividendos	-	-	-1,444	-	-
Variaciones por la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler	-	-	-16,253	-	-
Adquisición de acciones de tesorería	-	-	-	-	-
Emisión y enajenación de acciones de tesorería	-	-	-	-	-
Variaciones en participaciones propietarias en subsidiarias	-	172	-	-	-
Otros	-	-	89	-	-47
Saldo al 31 de diciembre de 2021 (reformulado)	3,070	11,723	55,926	1,691	202
Saldo al 1 de enero de 2022 (reformulado)	3,070	11,723	55,926	**1,691**	**202**
Utilidad neta	**-**	**-**	**14,501**	**-**	**-**
Otras utilidad /pérdida integral antes de impuestos	**-**	**-**	**3,991**	**470**	**-489**
Impuestos diferidos sobre otros ingresos integrales	**-**	**-**	**-1,383**	**-**	**55**
Total utilidad / pérdida integral	**-**	**-**	**17,109**	**470**	**-434**
Dividendos	**-**	**-**	**-5,349**	**-**	**-**
Variaciones por la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Adquisición de acciones de tesorería	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Emisión y enajenación de acciones de tesorería	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Variaciones en participaciones propietarias en subsidiarias	**-**	**-5**	**9**	**-**	**-9**
Saldo al 31 de diciembre de 2022	**3,070**	**11,718**	**67,695**	**2,161**	**-241**

Instrumentos financieros derivados	Acciones de tesorería	**Capital atribuible a accionistas de Mercedes-Benz Group AG (reformulado)**	Participaciones minoritarias	**Total capital (reformulado)**	
					En millones de euros
269	-	60,691	1,557	62,248	**Saldo al 1 de enero de 2021 (reformulado)**
-	-	23,006	390	23,396	Utilidad neta
-1,228	-	6,579	75	6,654	Otras utilidad /pérdida integral antes de impuestos
362	-	-778	-	-778	Impuestos diferidos sobre otros ingresos integrales
-866	-	28,807	465	29,272	Total utilidad / pérdida integral
-	-	-1,444	-366	-1,810	Dividendos
-	-	-16,253	-502	-16,755	Variaciones por la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler
-	-48	-48	-	-48	Adquisición de acciones de tesorería
-	48	48	-	48	Emisión y enajenación de acciones de tesorería
-	-	172	13	185	Variaciones en participaciones propietarias en subsidiarias
-64	-	-22	49	27	Otros
-661	-	71,951	1,216	73,167	**Saldo al 31 de diciembre de 2021 (reformulado)**
-661	**-**	**71,951**	**1,216**	**73,167**	**Saldo al 1 de enero de 2022 (reformulado)**
-	**-**	**14,501**	**308**	**14,809**	Utilidad neta
2,425	**-**	**6,397**	**-32**	**6,365**	Otras utilidad /pérdida integral antes de impuestos
-700	**-**	**-2,028**	**-**	**-2,028**	Impuestos diferidos sobre otros ingresos integrales
1,725	**-**	**18,870**	**276**	**19,146**	Total utilidad / pérdida integral
-	**-**	**-5,349**	**-340**	**-5,689**	Dividendos
-	**-**	**-**	**-29**	**-29**	Variaciones por la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler
-	**-48**	**-48**	**-**	**-48**	Adquisición de acciones de tesorería
-	**48**	**48**	**-**	**48**	Emisión y enajenación de acciones de tesorería
-52	**-**	**-57**	**2**	**-55**	Variaciones en participaciones propietarias en subsidiarias
1,012	**-**	**85,415**	**1,125**	**86,540**	**Saldo al 31 de diciembre de 2022**

Las notas adjuntas son parte integral de estos Estados Financieros Consolidados.

Notas a los Estados Financieros Consolidados

1. Principales Políticas Contables

Información general

El Grupo Mercedes-Benz es un fabricante de vehículos con una gama de productos a nivel mundial de automóviles premium. Su cartera de productos se complementa con una gama de servicios financieros y de movilidad. Mercedes-Benz Group AG es la compañía matriz del Grupo Mercedes-Benz.

Después de la aprobación por parte de la Asamblea General Extraordinaria del 1 de octubre de 2021, el antiguo Daimler AG fue nombrado Mercedes-Benz Group AG con efectos a partir del 29 de enero de 2022. La inscripción en el registro comercial tuvo lugar el 1 de febrero de 2022

Mercedes-Benz Group AG es una sociedad anónima constituida de conformidad con las leyes de la República Federal de Alemania. La Compañía está inscrita en el Registro Público de Comercio del Tribunal de Distrito de Stuttgart con el número HRB 19360, y su domicilio fiscal es Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Alemania.

Los Estados Financieros Consolidados de Mercedes-Benz Group AG se presentan en euros (€). Salvo que se establezca lo contrario, todas las cifras se presentan en millones de euros. Todas las cifras se redondean.

El 13 de marzo de 2023, el Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG autorizó la publicación de los Estados Financieros Consolidados.

Bases de preparación

NIIF aplicadas

Los Estados Financieros Consolidados de Mercedes-Benz Group AG y sus subsidiarias (el "Grupo Mercedes-Benz" o "el Grupo") al 31 de diciembre de 2022 han sido preparados de conformidad con la Sección 315e del Código de Comercio de Alemania (HGB) y cumplen con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) tal como las ha adoptado la Unión Europea (UE) al 31 de diciembre de 2022.

NIIF emitidas, respaldadas y adoptadas por la UE en el período de informe

Las nuevas normas e interpretaciones para aplicar en 2022 no tuvieron impacto sustancial sobre los Estados Financieros Consolidados en el año del informe.

Bases de la preparación

NIIF emitidas, respaldadas pero aún no adoptadas por la UE en el período de informe

En mayo de 2017, el IASB emitió la **NIIF 17 Contratos de Seguros**. La NIIF 17 reemplaza la directriz actual de la NIIF 4. Esta establece más transparencia y comparabilidad en relación con el registro, medición, presentación e información de contratos de seguros con el asegurador. La aplicación de la NIIF 17 es obligatoria para períodos de informe que inicien en o después del 1º de enero de 2023. Se permite su adopción anticipada. Actualmente, Daimler no espera ningún impacto en la rentabilidad, liquidez y recursos de capital o situación financiera del Grupo debido a la aplicación de la NIIF 17.

NIIF emitidas, aún no respaldadas y aún no adoptadas en el período del informe

En septiembre de 2022, la IASB publicó **Pasivos por Arrendamiento en una Transacción de Venta y Posterior Arrendamiento (Enmiendas a la NIIF 16).** Las enmiendas especifican la forma en la que la valuación subsiguiente del activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento para un vendedor-arrendatario en una transacción de venta y posterior arrendamiento debe llevarse a cabo de conformidad con la NIIF 16. Estas variaciones son obligatorias para años que inician en o antes del 1º de enero de 2024. La aplicación anterior es permitida, pero no se planea en el Grupo Mercedes-Benz. No se espera ningún efecto importante sobre la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y la situación financiera.

Adicionalmente, se publicaron otras normas que no se espera tengan un impacto importante sobre los Estados Financieros Consolidados.

Presentación

La presentación en el Estado Consolidado de Situación Financiera hace diferencia entre activos y pasivos circulantes y no circulantes. Los activos y pasivos se clasifican, por lo general, como circulantes si se espera que se realicen o liquiden dentro del transcurso de un año. Los activos y pasivos por impuestos diferidos así como activos y provisiones relacionados con pensiones y obligaciones similares se presentan generalmente como partidas no circulantes.

El Estado de Resultados Consolidado se presenta utilizando el método del costo de ventas.

Principios de consolidación

Los Estados Financieros Consolidados incluyen los estados financieros de Mercedes-Benz Group AG y los estados financieros de todas sus subsidiarias, incluidas las entidades estructuradas controladas, de forma directa o indirecta por Mercedes-Benz Group AG. El control existe si la compañía matriz tiene poder de decisión sobre una subsidiaria con base en derechos de voto u otros derechos, si participa en los retornos variables positivos o negativos de la subsidiaria, y si puede afectar estos retornos mediante su poder de decisión.

Las entidades estructuradas controladas también deben ser consolidadas. Por lo tanto, los activos y pasivos permanecen en el Estado Consolidado de Situación Financiera. Las entidades estructuradas son entidades que han sido diseñadas para que los derechos de voto o derechos similares no sean relevantes al momento de decidir quién controla a la entidad. Este es el caso, por ejemplo, si los derechos de voto están relacionados únicamente con funciones administrativas y las actividades relevantes son dirigidas a través de arreglos contractuales.

Los estados financieros de subsidiarias consolidadas que se incluyen en los Estados Financieros Consolidados se preparan, generalmente, en la fecha del informe de los Estados Financieros Consolidados. Los estados financieros de Mercedes-Benz Group AG y sus compañías incluidos en los Estados Financieros Consolidados se preparan utilizando principios uniformes de registro y valuación. Todos los activos y pasivos intragrupo, capital, ingresos y gastos así como flujos de efectivo provenientes de transacciones entre entidades consolidadas se eliminan completamente en el curso del proceso de consolidación.

Combinaciones de negocios y variaciones en participaciones de acuerdo con el método de participación

Las combinaciones de negocios se registran utilizando el método de adquisición. En relación con la obtención de control, participaciones minoritarias en el adquirente por principio se registra en la participación proporcional de los activos identificables del adquirente, que se valúan a valor razonable

Las variaciones en participaciones de capital en las subsidiarias que aumentan o reducen el porcentaje de participación del Grupo Mercedes-Benz sin cambio de control se registran como operaciones de capital entre propietarios. En caso de que el Grupo pierda control sobre una subsidiaria, la diferencia entre los valores contables de los activos y pasivos transferidos y la contraprestación recibida, por lo general, se informa en otros ingresos o gastos de operación.

Inversiones en compañías asociadas, negocios conjuntos u operaciones conjuntas

Una compañía asociada es una entidad sobre la que el Grupo ejerce influencia significativa. Influencia significativa es el poder de participar en decisiones sobre política operativa y financiera de la sociedad participada. Por lo general, las compañías asociadas se registran utilizando el método de participación.

En el caso de entidades sobre las que el Grupo Mercedes-Benz ejerce control conjunto junto con un socio (acuerdos conjuntos), debe decidirse si existe un negocio conjunto o una operación conjunta. En un negocio conjunto, las partes que ejercen el control conjunto del acuerdo tienen derechos a los activos netos del acuerdo. En el caso de operaciones conjuntas, debe aplicarse el modelo de participación. Existe una operación conjunta cuando las partes que ejercen el control conjunto tienen derechos directos sobre los activos y obligaciones sobre los pasivos. En este caso, los activos y pasivos prorrateados, y los ingresos y gastos prorrateados deben, por lo general, reconocerse (consolidación proporcional).

En el caso de que los estados financieros de compañías asociadas, negocios conjuntos u operaciones conjuntas no se encuentren disponibles oportunamente, la parte proporcional correspondiente al Grupo en los resultados de operaciones se incluye en los Estados Financieros Consolidados del Grupo Mercedes-Benz con un retraso de entre uno y tres meses considerando los eventos o transacciones significativos.

Entidades valuadas a costo amortizado

Las subsidiarias, compañías asociadas, negocios conjuntos y operaciones conjuntas cuya negocio no tenga actividad o éste sea de poco volumen y que individualmente y en suma y no sean significativos para el Grupo y para la presentación razonable de su rentabilidad, liquidez y recursos de capital, y situación financiera, generalmente se valúan a costo amortizado en los Estados Financieros Consolidados.

Conversión de moneda extranjera

Las transacciones en divisas foráneas se convierten a los tipos de cambio vigentes en la fecha de la transacción. En períodos subsiguientes, los activos y pasivos denominados en divisas extranjeras se convierten utilizando tipos de cambio vigentes de cierre de período; las utilidades y pérdidas derivadas de esta valuación se reconocen en resultados (excepto por ganancias y pérdidas resultantes de la conversión de instrumentos de capital disponibles para la venta, que se reconocen en otra utilidad/pérdida integral).

Los activos y pasivos de compañías extranjeras, en las que la moneda funcional no es el euro, se convierten a euros utilizando los tipos de cambio de cierre de período. Los ajustes por conversión se presentan en otra utilidad/pérdida integral. Los componentes de capital se convierten utilizando tipos de cambio históricos. Los estados de resultados y flujo de efectivo se convierten a euros utilizando tipos de cambio promedio trimestrales durante los períodos respectivos.

La tabla D.06 muestra los tipos de cambio del dólar de EE.UU., el renminbi chino– las divisas extranjeras más importantes para el Grupo Mercedes-Benz.

D.06

Tipos de cambio

	2022		2021	
	USD	CNY	USD	CNY
	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =
Tipo de cambio promedio al 31 de diciembre	1.0666	7.3582	1.1326	7.1947
Tipos de cambio promedio durante el período respectivo				
Primer trimestre	1.1217	7.1212	1.2048	7.8080
Segundo trimestre	1.0647	7.0427	1.2058	7.7840
Tercer trimestre	1.0070	6.8982	1.1788	7.6260
Cuarto trimestre	1.0205	7.2582	1.1435	7.3102

Hiperinflación y cambios del efecto reportado de la inflación sobre el capital

Para determinar si un país debe considerarse como en hiperinflación, el Grupo Daimler hace referencia a la lista publicada por el *International Practices Task Force* (IPTF) del *Center for Audit Quality* y otras publicaciones internacionales relevantes. Si un país está en hiperinflación, debe aplicarse la NIC 29 Informes Financieros en Economías Hiperinflacionarias desde el inicio del período respectivo de información, es decir, desde el 1º de enero del respectivo año de información.

Además de Argentina, Turquía también se encuentra en hiperinflación desde el segundo trimestre de 2022. Los efectos de tomar en cuenta la devaluación de las partidas del balance general de subsidiarias turcas serán, por lo tanto, registrados en resultados a partir del segundo trimestre de 2022 y se incluyen en el Estado Consolidado de Resultados en gastos de operación o en otros ingresos de operación.

Con la aplicación de primera vez de la NIC 29 a las subsidiarias de Argentina a partir del 1 de enero de 2018, el Grupo Mercedes-Benz había registrado los efectos por la consideración del efecto de la inflación en el capital de las subsidiarias directamente en utilidades retenidas.

De conformidad con la NIC 29, los efectos de la inflación pueden registrarse directamente en utilidades retenidas como un efecto separado del efecto de conversión de conformidad con la NIC 21. Sin embargo, en caso de existir una relación económica cercana, ambos efectos pueden presentarse como efecto de dividas de conformidad con la NIC 21. En este caso, ambos efectos se presentan en base neta en otros ingresos integrales.

En relación con la primera aplicación de contabilidad de hiperinflación para las subsidiarias turcas y, por lo tanto una mayor relevancia de la contabilidad de hiperinflación, el efecto de la inflación sobre el capital será neteado con el efecto de conversión del segundo trimestre de 2022 sin efecto alguno en ingresos informados en el importe de la diferencia por la conversión de divisas. De acuerdo con la NIC 8, el método se cambia de forma retroactiva.

Las tablas D 07 y D 08 muestran los cambios en las partidas del Estado Consolidado de Variaciones en el Capital al 1 de enero y 31 de diciembre de período del informe como resultado del cambio en la presentación. La tabla D 07 también muestra el impacto sobre utilidades retenidas y otros servicios en el Estado Consolidado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2021.

La tabla D 09 muestra el impacto en los renglones del Estado Consolidado de Resultados Integrales.

D.07

Impacto en las partidas del Estado Consolidado de Variaciones en el Capital

En millones de euros	2022	2021
Utilidades retenidas: Baja de registro del efecto de inflación		
Saldo al 1 de enero antes del ajuste retroactivo	**56,190**	47,111
Ajuste retroactivo en partida otros	**-264**	-163
Saldo al 1 de enero después del ajuste retroactivo	**55,926**	46,948
Saldo al 31 de diciembre antes de ajuste retroactivo	-	56,190
Ajuste retroactivo en partida otros	-	-264
Saldo al 31 de diciembre después de ajuste retroactivo	-	55,926
Otras reservas:		
Importe de diferencia por conversión de divisas:		
Registro de efecto de inflación		
Saldo al 1 de enero antes de ajuste retroactivo	1,427	-1,516
Ajuste retroactivo en partida otros resultados integrales antes de impuestos y en partida otros resultados integrales	264	163
Saldo al 1 de enero después de ajuste retroactivo	1,691	-1,353
Saldo al 31 de diciembre antes de ajuste retroactivo	-	1,427
Ajuste retroactivo en partida otros resultados integrales antes de impuestos y en partida otros resultados integrales	-	264
Saldo al 31 de diciembre después de ajuste retroactivo	-	1,691

D.08

Impacto en las partidas del Estado Consolidado de Variaciones en el Capital

En millones de euros	2022	2021
Utilidad atribuible a accionistas de Mercedes-Benz Group AG		
Saldo al 1 de enero antes del ajuste retroactivo	**71,951**	60,691
Ajuste retroactivo en partida otros resultados integrales antes de impuestos y en partida otros resultados integrales	**264**	163
Ajuste retroactivo en partida otros	**-264**	-163
Saldo al 1 de enero después del ajuste retroactivo	**71,951**	60,691
Saldo al 31 de diciembre antes de ajuste retroactivo	-	71,951
Ajuste retroactivo en partida otros resultados integrales antes de impuestos y en partida otros resultados integrales	-	264
Ajuste retroactivo en partida otros	-	-264
Saldo al 31 de diciembre después de ajuste retroactivo	-	71,951
Capital Total		
Saldo al 1 de enero antes de ajuste retroactivo	73,167	62,248
Ajuste retroactivo en partida otros resultados integrales antes de impuestos y en partida otros resultados integrales	264	163
Ajuste retroactivo en partida otros	-264	-163
Saldo al 1 de enero después de ajuste retroactivo	73,167	62,248
Saldo al 31 de diciembre antes de ajuste retroactivo	-	73,167
Ajuste retroactivo en partida otros resultados integrales antes de impuestos y en partida otros resultados integrales	-	264
Ajuste retroactivo en partida otros	-	-264
Saldo al 31 de diciembre después de ajuste retroactivo	-	73,167

D.09

Impacto en las partidas del Estado Financiero de Resultados Integrales

En millones de euros	2022	2021
Utilidades/pérdidas por conversión de divisas antes de ajuste retroactivo	**270**	3,019
Ajuste retroactivo	**27**	101
Utilidades/pérdidas por conversión de divisas después de ajuste retroactivo	**297**	3,120
Partidas que pueden reclasificarse a utilidades/pérdidas en el Estado de Resultados, antes de ajuste retroactivo	**2,103**	2,149
Ajuste retroactivo	**27**	101
Partidas que pueden reclasificarse a utilidades/pérdidas en el Estado de Resultados después de ajuste retroactivo	**2,130**	2,250
Otros resultados integrales después de impuestos, antes de ajuste retroactivo	**4,310**	5,775
Ajuste retroactivo	**27**	101
Otros resultados integrales después de impuestos, después de ajuste retroactivo	**4,337**	5,876
Utilidad/pérdida atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG después de impuestos, antes del ajuste retroactivo	**4,342**	5,700
Ajuste retroactivo	**27**	101
Utilidad/pérdida atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG después de impuestos, después del ajuste retroactivo	**4,369**	5,801
Total resultados integrales antes del ajuste retroactivo	**19,119**	29,171
Ajuste retroactivo	**27**	101
Total resultados integrales después de ajuste retroactivo	**19,146**	29,272
Utilidad/pérdida atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG, antes de ajuste retroactivo	**18,843**	28,706
Ajuste retroactivo	**27**	101
Utilidad/pérdida atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG, después de ajuste retroactivo	**18,870**	28,807

Políticas Contables

Registro de ingresos

Los ingresos por ventas de vehículos, refacciones y otros productos relacionados se reconocen cuando el control de los bienes se transfiere al cliente. Esto ocurre, generalmente, cuando el cliente toma posesión de los productos.

Por lo general, el pago por ventas de vehículos, refacciones y otros productos relacionados ocurre cuando el cliente obtiene el control sobre estos productos.

Los distribuidores pueden financiar su inventario vehicular a través de financiamiento de inventario de distribuidor proporcionado por Mercedes-Benz Mobility. Adicionalmente, los clientes finales pueden gozar de créditos financiados por Mercedes-Benz Mobility. Las cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con clientes finales y distribuidores se presentan en cuentas por cobrar por servicios financieros. La Nota 15 ofrece más información.

El registro de ingresos por ventas de vehículos para los que el Grupo celebra obligación de recompra depende de la forma del acuerdo de recompra:

- Las ventas de vehículos por las cuales el Grupo Mercedes-Benz está obligado a la recompra de los vehículos en un futuro se registran como arrendamientos operativos. Esto también aplica a una opción de compra que confiera al Grupo Mercedes-Benz el derecho de recompra;

- Las ventas de vehículos que incluyen una opción de venta (la obligación de una entidad de recompra del activo a solicitud del cliente), se registran como arrendamientos operativos en caso que el cliente tenga un incentivo económico importante para ejercer ese derecho en la fecha de entrada en vigor del contrato. De lo contrario, se reporta una venta con derecho de devolución. El Grupo Mercedes-Benz considera diversos factores al evaluar si el cliente tiene un incentivo económico importante para ejercer su derecho. Entre otros, estas son la relación entre el precio de recompra y el valor futuro de mercado esperado (al momento de la recompra) del activo, o tasas de retorno históricas.

Arreglos tales como, cuando el Grupo Mercede-Benz ofrece a los clientes un valor mínimo garantizado de valor de recompra que ellos reciben al momento de la reventa (garantía de valor residual) no limitan a los clientes en su capacidad de instruir el uso de, y obtener casi la totalidad de los beneficios de, el activo. En la fecha de entrada en vigor de un contrato de una venta con garantía de valor residual, los ingresos por ventas sobre esta deben registrarse, reducidos por un potencial pago de compensación al cliente (diferimiento de ingresos).

De acuerdo con un contrato de maquila, el Grupo Mercedes-Benz vende activos a un tercero fabricante al que el Grupo Mercedes-Benz le recompra los productos fabricados cuando se concluye el trabajo asignado. Si la venta de los activos no va acompañada por la transferencia de control al tercero fabricante, no se registrarán ingresos de conformidad con la NIIF 15.

Para ciertos productos vendidos por el Grupo, este ofrece garantías extendidas cotizadas por separado que superan el período obligatorio, así como contratos de servicio y mantenimiento. Lo habitual para estos contratos es el pago por adelantado o el pago de parcialidades constantes durante la vigencia del contrato. Los ingresos por estos contratos se difieren al grado en que un cliente ha realizado un pago anticipado y, por lo general, se registran durante el período de contrato en proporción a los costos en los que se espera incurrir con base en información histórica. Una pérdida futura sobre estos contratos se registra en el período actual si la suma de los costos esperados por servicios pendientes de conformidad con el contrato es superior a los ingresos no recibidos.

En los acuerdos con múltiples elementos, por ejemplo cuando se venden vehículos con programas de mantenimiento gratuito o a precio reducido; o servicios gratuitos en línea, el Grupo, por lo general, asigna los ingresos a los distintos elementos con base en sus precios estimados de venta individuales relativos. Para determinar los precios de venta individuales, el Grupo Mercedes-Benz utiliza primordialmente listas de precios considerando las reducciones promedio en precios otorgadas a sus clientes.

Dependiendo del modelo de ventas, los vehículos pueden, inicialmente, ser vendidos a distribuidores externos del Grupo. Posteriormente un cliente decide celebrar un contrato de arrendamiento con Mercedes-Benz Mobility en relación con dicho vehículo. Por lo tanto, el vehículo es vendido por el distribuidor externo al Grupo a Mercedes-Benz Mobility y se celebra un contrato de arrendamiento con el cliente. Cuando el control del vehículo es transferido al distribuidor externo al Grupo, el Grupo Mercedes-Benz registra el ingreso por la venta del vehículo.

El costo incremental de la obtención de contratos se registra como gasto al ser incurrido si el período de amortización no será superior a un año.

El Grupo Mercedes-Benz no ajusta el importe prometido de la contraprestación por los efectos de un componente importante de financiamiento si al momento de la entrada en vigor del contrato se espera que el período entre la transferencia de un bien o servicio prometido a un cliente y el pago por parte del cliente no será mayor a un año.

Los ingresos también incluyen ingresos por los negocios de renta y arrendamiento así como intereses por negocios financieros en Mercedes-Benz Mobility. Los ingresos provenientes de arrendamientos operativos se registran con base en el método de línea recta durante los períodos de los contratos. Adicionalmente, se generan ingresos sobre ventas al final de los contratos de arrendamiento por la subsiguiente venta de los vehículos. Los ingresos derivados de las cuentas por cobrar por servicios financieros se registran con el método de tasa de interés efectiva.

El Grupo Mercedes-Benz utiliza una variedad de incentivos de ventas en respuesta a diversos factores relacionados con las condiciones de mercado en países individuales así como factores relacionados con el producto y los ciclos de vida de productos, (tales como importes de descuentos ofrecidos por competidores, excedente de capacidad de producción industrial, intensidad de la competencia en el mercado, y demanda del producto por parte del consumidor). Estos programas incluyen ofertas en efectivo a distribuidores y clientes, así como subsidios de arrendamiento o créditos con tasas de intereses reducidas que se registran de la siguiente forma:

- Los ingresos se registran netos de reducciones de ventas como descuentos en efectivo e incentivos sobre ventas otorgados.

- Cuando se emiten préstamos por debajo de las tasas de mercado, las cuentas por cobrar relacionadas se registran a valor presente (utilizando tasas de mercado) y los ingresos se reducen por el incentivo de intereses otorgado.

- Si se acuerdan tarifas subsidiadas de arrendamiento en relación con arrendamientos financieros, los ingresos por la venta de un vehículo se reducen por el importe del incentivo de intereses otorgado.

Costos de investigación y desarrollo no capitalizados

Los gastos de investigación y desarrollo que no cumplan con los requisitos de capitalización establecidos en la NIC 38, Activos Intangibles, se registran como gastos en el momento en que se incurren.

Costos por Otorgamiento de Préstamos

Los costos por otorgamiento de préstamos se cargan a gastos en el momento en que se incurran, a menos que sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de algún activo calificable y por lo tanto formen parte del costo de ese activo. La depreciación de los costos capitalizados por otorgamiento de préstamos se presenta dentro del costo de ventas.

Subsidios gubernamentales

Los subsidios gubernamentales relacionados con activos se deducen del valor en libros del activo y se registran en utilidades durante la vida de un activo depreciable como reducción del gasto de depreciación. Los subsidios gubernamentales que compensan al Grupo por gastos se registran como otros ingresos de operación en los mismos períodos que los gastos mismos. Los subsidios gubernamentales efectivos en dinero se muestran en efectivo proveniente de actividades de operación.

Utilidad / Pérdida sobre inversiones registradas utilizando el Método de Participación

Esta partida incluye la totalidad de los ingresos y gastos relacionados con inversiones registradas utilizando el método de participación. Además de las utilidades y pérdidas prorrateadas provenientes de inversiones financieras, también incluye utilidades y pérdidas resultantes de la venta de participación de capital o la revaluación de participaciones de capital posteriores a la pérdida de influencia significativa o control conjunto. La participación del Grupo Mercedes-Benz en las ganancias y pérdidas por dilución que resultan de la no participación o participación menor a la proporcional por parte del Grupo en medidas de capital de compañías en las que las acciones se mantienen y contabilizan utilizando el método de participación, también se incluyen en utilidad/pérdida por inversiones de acuerdo con el método de participación. Este rubro también incluye pérdidas y/o ganancias por deterioro por la reversión de dichos deterioros de inversiones registradas utilizando el método de participación.

Otros ingresos/gastos financieros, netos

La partida otros ingresos/gastos financieros, netos, incluye todos los ingresos y gastos relacionados con operaciones financieras que no se incluyen ni en la partida de ingresos por intereses ni en la partida de gastos por intereses y, que en el caso de Mercedes-Benz Mobility, tampoco se incluyen ni en ingresos ni en costos de ventas.

Adicionalmente, los ingresos y gastos por participaciones en el capital se incluyen en otros ingresos/gastos financieros, netos, en caso que dichos ingresos o gastos no sean presentados en inversiones de acuerdo con el método de participación.

Ingresos y gastos por intereses

La partida de ingresos y gastos por intereses incluye los ingresos por intereses de las inversiones en valores, el efectivo y los equivalentes de efectivo, así como los gastos por intereses de pasivos. Adicionalmente, incluye los intereses y los cambios en el valor razonable relacionados con las actividades de cobertura de tasas de interés, así como los ingresos y gastos resultantes de la asignación de primas y descuentos. Los componentes de intereses de obligaciones por pensiones de prestaciones definidas y otras obligaciones similares, al igual que los activos del plan disponibles para cubrir estas obligaciones y los intereses sobre pagos complementarios del impuesto sobre la renta o reembolsos también se presentan en esta partida.

Los ingresos y gastos por intereses y las utilidades o pérdidas por instrumentos financieros derivados relacionados con el negocio de servicios financieros, se informan partidas de ingresos por ventas y costos de ventas, respectivamente.

El gasto por la composición de intereses sobre provisiones para otros riesgos se presenta en otros ingresos/gastos financieros.

Impuesto sobre la renta

El impuesto sobre la renta está integrado por impuesto sobre la renta corriente e impuestos diferidos.

El impuesto sobre la renta corriente se determina con base en los respectivos impuestos sobre la renta locales gravables y las reglas fiscales locales del período. Adicionalmente, el impuesto sobre la renta corriente presentado para el período incluye los ajustes por pagos de impuestos inciertos o reembolsos de impuestos de períodos aún no evaluados; pero excluye gastos por intereses y reembolsos de intereses y penalidades por el pago insuficiente de impuestos. En los casos en los que es probable que los importes declarados como gastos en las declaraciones de impuestos puedan no ser reconocidos (posiciones fiscales inciertas), se reconoce un pasivo para impuesto sobre la renta. El importe se basa en el mejor cálculo posible del pago de impuesto esperado (importe esperado o importe más probable). Los reclamos de devolución de impuestos por posiciones fiscales inciertas se reconocen cuando es probable que puedan realizarse. Sólo en caso de pérdidas fiscales anteriores o créditos fiscales no utilizados, no se reconoce pasivo por impuestos o reclamo fiscal para estas posiciones fiscales inciertas. Por el contrario, el activo fiscal diferido por la pérdida fiscal anterior o créditos fiscales deben ajustarse.

Generalmente, los cambios en activos y pasivos fiscales diferidos se reconocen, por lo general, a través de resultados en impuestos diferidos en el Estado Consolidado de Resultados, salvo por cambios reconocidos en otros ingresos/gastos integrales o directamente en el capital.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se calculan con base en las diferencias temporales entre la base impositiva y la información financiera de activos y pasivos, incluyendo diferencias por la consolidación, sobre pérdidas fiscales anteriores y créditos fiscales no utilizados. La valuación se basa en las tasas fiscales que se puede esperar estarán vigentes en el período en que se registra un activo o se liquida un pasivo. Para dichos efectos, las tasas fiscales y las leyes fiscales que se utilizan son aquellas que han sido promulgadas en la fecha del informe o que se promulgarán pronto. Los activos por impuestos diferidos se registran al grado en que resulte probable que existirán futuros ingresos gravables disponibles contra los que puedan utilizarse las diferencias deducibles temporales, las pérdidas fiscales anteriores y los créditos fiscales. Los pasivos fiscales diferidos por diferencias gravables temporales relacionadas con inversiones en subsidiarias, sucursales, asociados y participaciones en acuerdos conjuntos no se reconocen si el Grupo puede controlar el momento de la reversión de la diferencia temporal y si es probable que la diferencia temporal no sea revertida en el futuro previsible.

Para el cálculo de activos por impuestos diferidos, deben realizarse hipótesis en relación con futuros ingresos gravables y el momento de la realización de los activos por impuestos diferidos. En este contexto, el Grupo Mercedes-Benz toma en cuenta, entre otras cosas, las utilidades pronosticadas por actividades comerciales, los efectos sobre utilidades de la reversión de diferencias gravables temporales, y estrategias fiscales realizables. En cada fecha de informe, el Grupo Mercedes-Benz lleva a cabo pruebas de deterioro sobre activos por impuestos diferidos sobre la base del ingreso gravable planeado en futuros ejercicios fiscales. Los activos por impuestos diferidos solo son registrados si es más probable que puedan materializarse futuros beneficios fiscales.

Utilidades por acción

La utilidad básica por acción se calcula dividiendo la utilidad atribuible a accionistas de Mercedes-Benz Group AG entre el número promedio ponderado de acciones en circulación. Debido a que no ocurrió nada durante los años 2022 y 2021 que resultara en dilución, las utilidades diluidas por acción fueron las mismas que las utilidades básicas por acción para estos años.

Activos intangibles

Los activos intangibles se valúan al costo de adquisición o fabricación menos la amortización acumulada. En caso de ser necesario, se registran las pérdidas por deterioro acumuladas.

Los activos intangibles con una vida útil indefinida se revisan anualmente a fin de determinar si la determinación de vida indefinida sigue siendo adecuada. De lo contrario, el cambio en la determinación de vida útil de indefinida a definida se hace de forma prospectiva.

Los costos de desarrollo de vehículos y componentes se registran siempre y cuando cumplan con los requisitos de capitalización establecidos por la NIC 38. Después de su registro inicial, los activos se registran al costo menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro acumuladas. Los costos de desarrollo capitalizados incluyen los costos directos y los costos generales asignables, y se amortizan con el método de línea recta durante el ciclo de vida previsto del activo (máximo diez años). La amortización de los costos de desarrollo capitalizados es un elemento de los costos de fabricación y se asigna a los vehículos y componentes por los cuales fueron generados y se incluyen dentro del costo de venta una vez que se vende el inventario (vehículos).

Otros activos intangibles con vidas útiles definidas, por lo general se amortizan con el método de línea recta durante su vida útil (de tres a diez años). El período de amortización de los activos intangibles con una vida útil definida se revisa por lo menos al momento del cierre de cada ejercicio. Los posibles impactos por la transformación de la industria automotriz, tales como la transición a los sistemas de conducción eléctricos, también se toman en cuenta. A los cambios en la vida útil definida esperada se les da tratamiento de cambios en las estimaciones contables. Los gastos de amortización de los activos intangibles con una vida útil definida se registran en los costos de operación.

Como parte de la revisión periódica de las vidas útiles de activos intangibles, los cambios en la transición planeada a vehículos completamente eléctricos hicieron necesario que se reevaluaran las vidas útiles del trabajo de desarrollo capitalizado al cierre del ejercicio 2021 y ajustarlas en relación con proyectos de vehículos individuales. Este cambio en estimaciones será aplicado a partir del 1º de enero de 2022. El efecto positivo esperado sobre utilidades antes de intereses e impuestos (EBIT) es por un importe de € 0.2 mil millones para 2022. También se espera un efecto positivo sobre el EBIT por un importe de € 0.2 miles de millones para el año 2023.

En las adquisiciones de negocios, el crédito mercantil representa el excedente de la contraprestación transferida con respecto a los valores razonables que se asignan a los activos identificables proporcionalmente adquiridos y los pasivos asumidos. El crédito mercantil se reconoce en las subsidiarias en la divisa funcional de las mismas.

Propiedades, plantas y equipo

Las propiedades, plantas y equipo se valúan al costo de adquisición o de fabricación menos la depreciación acumulada. De ser necesario, se registran las pérdidas por deterioro acumuladas.

Los costos de equipo e instalaciones producidas internamente incluyen todos los costos directos y los costos generales correspondientes. Los costos de adquisición o fabricación incluyen los costos estimados, en caso de existir alguno, de desmantelamiento y remoción del artículo y la restauración del sitio.

Las propiedades, plantas y equipo depreciables se cancelan mediante depreciación programada a lo largo de su vida útil, por lo general con base en línea recta. Las vidas útiles de las propiedades, plantas y equipo se muestran en la tabla D 10.

D.10
Vidas útiles de propiedades, plantas y equipo

Construcciones y mejoras a sitios	10 a 50 años
Maquinaria y equipo técnico	5 a 25 años
Otro equipo, equipo de fábrica y oficina	3 a 30 años

Las actividades del negocio automotriz del Grupo han sido confrontadas con presión competitiva a nivel mundial y cambios tecnológicos. Nuestros esfuerzos continuos para incrementar la eficiencia incluyen mejoras al uso de nuestras instalaciones productivas. Dentro del contexto de la revisión habitual de vidas útiles, las vidas útiles de la depreciación programada de propiedades, plantas y equipo se reevaluaron y se extendieron parcialmente a fines del 2020.

Este cambio en estimaciones ha sido aplicado a partir del 1º de enero de 2021, y conlleva a un impacto positivo sobre las utilidades antes de intereses e impuestos (EBIT) de € 0.8 mil millones en el período del informe. El efecto se incluye, primordialmente, en costo de ventas y es casi exclusivamente atribuible al segmento de informe Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes. El efecto para el año 2022 es por € 0.3 mil millones.

Arrendamientos

La partida de arrendamientos incluye todos los contratos en los que se transfiere el derecho de uso de un activo específico durante un período determinado a cambio de una contraprestación, aún si el derecho de uso de dicho activo no se describe explícitamente en el contrato. El Grupo es un arrendatario, principalmente, de bienes inmuebles y arrendador de sus productos.

El Grupo Mercedes-Benz como arrendatario

El Grupo Mercedes-Benz, como arrendatario registra, por lo general, todos activos por derecho de uso de contratos de arrendamiento, así como los pasivos por arrendamientos en relación con los pagos pendientes por arrendamiento.

El Grupo Mercedes-Benz aplica ambas exenciones de registro para arrendamientos con un período de arrendamiento de doce meses o menos (arrendamientos a corto plazo) y para arrendamientos para los que el activo subyacente es de poco valor, no registrar un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento. Los pagos por arrendamiento relacionados con esos arrendamientos se registran, por lo general, como un gasto en base de línea recta sobre el período del arrendamiento.

Los activos de derecho de uso, que se incluyen en propiedades, plantas y equipo, se valúan inicialmente al costo. El costo de un activo de derecho de uso incluye el importe de la valuación inicial del pasivo por arrendamiento, cualquier pago por arrendamiento efectuado en o antes de la fecha de inicio, menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido del arrendador, cualquier costo indirecto inicial y una estimación de los costos en los que se incurrirá al desmantelar o retirar el activo subyacente. Todos los incentivos de arrendamiento ya recibidos del arrendador son deducidos.

Los pasivos por arrendamiento, que son asignados a pasivos por financiamiento, se valúan inicialmente al valor presente de los pagos de arrendamiento que todavía deben efectuarse. Los pasivos por arrendamiento incluyen los siguientes pagos de arrendamiento:

- pagos fijos, incluidos los pagos fijos de facto, menos los incentivos de arrendamiento por cobrar al arrendador;
- pagos de arrendamiento variables vinculados a un índice o tasa de interés;
- los importes que se espera pagar en virtud de las garantías de valor residual;
- el precio de ejercicio de las opciones de compra, cuando se estime que el ejercicio es razonablemente seguro y
- penalizaciones contractuales por la terminación de un contrato de arrendamiento si el plazo de arrendamiento refleja el ejercicio de una opción de terminación.

Por lo general, el Grupo Mercedes-Benz también aplica la opción de que, en los contratos que comprenden componentes de arrendamiento y componentes no relacionados con el arrendamiento no se dividan estos componentes.

Los pagos por arrendamientos se descuentan a la tasa implícita en el arrendamiento si la tasa puede ser determinada de forma oportuna. De lo contrario, el descuento se efectúa a la tasa incremental de préstamos. La tasa incremental de préstamos, que se aplica principalmente al Grupo Mercedes-Benz, se basa en las tasas de interés ajustadas por riesgos y se determina para los respectivos términos y divisas del arrendamiento. Debido a que el patrón del flujo de efectivo de las tasas de interés de referencia (bonos de pago único al vencimiento) no corresponde al patrón de flujo de efectivo de un contrato de arrendamiento (anualidad), utilizamos un ajuste a la duración con el fin de contabilizar esta diferencia.

Se valúa de forma subsiguiente un activo de derecho de uso al costo menos cualquier depreciación acumulada y, en caso necesario, cualquier deterioro acumulado. Si el arrendamiento transfiere la titularidad del activo subyacente al arrendatario al final de la vigencia del arrendamiento o si el costo del activo de derecho de uso refleja que el arrendatario ejercerá una opción de compra, el activo de derecho de uso se deprecia al final de la vida útil del activo subyacente. De lo contrario, el activo de derecho de uso se deprecia hasta el final del período de arrendamiento.

En la valuación subsiguiente de un pasivo por arrendamiento, el importe en libros se incrementa para reflejar intereses sobre el pasivo por arrendamiento y se reduce para reflejar los pagos por arrendamiento efectuados. De acuerdo con la NIIF 16, la depreciación de activos de derechos de uso se registra dentro de costos de operación. Los intereses pagaderos sobre el pasivo por arrendamiento son un componente del gasto por intereses. Las opciones de prórroga y terminación forman parte de una serie de contratos de arrendamiento, en particular de bienes inmuebles. Estos términos contractuales ofrecen al Grupo Mercedes-Benz la mayor flexibilidad posible. Al determinar el plazo de arrendamiento, se toman en cuenta todos los hechos y circunstancias que ofrecen incentivos económicos para ejercer las opciones de prórroga o no ejercer las opciones de terminación. Al determinar el plazo de arrendamiento, esas opciones sólo se consideran si su ejercicio es razonablemente seguro.

Venta y posterior arrendamiento

En una transacción de venta y posterior arrendamiento, se aplican los requisitos de la NIIF 15 para determinar si la transferencia de un activo debe contabilizarse como una venta. Si la transferencia de un activo no satisface los requisitos de la NIIF 15 para que se contabilice como una venta del activo, se sigue registrando el activo transferido y se registra un pasivo financiero igual al producto de la transferencia de conformidad con la NIIF 9.

Si la transferencia de un activo se contabiliza como una venta, los principios contables del arrendatario descritos anteriormente se aplican a los activos vendidos si el Grupo Mercedes-Benz los arrienda de nuevo al comprador. De conformidad, solo se registra el importe de cualquier utilidad o pérdida que esté relacionado con los derechos transferidos al comprador-arrendador.

El Grupo Mercedes-Benz como arrendador

Con base en los riesgos y recompensas relacionados con un activo en arrendamiento, se evalúa si la titularidad económica del activo en arrendamiento es transferida al arrendatario (llamados arrendamientos financieros) o si continúa siendo del arrendador (llamados arrendamientos operativos).

Los arrendamientos operativos, es decir, mediante los cuales la titularidad del vehículo continúa siendo del Grupo Mercedes-Benz; están relacionados con vehículos que el Grupo produce y arrienda a terceros. Adicionalmente, es posible que un arrendamiento operativo deba ser reportado con ventas de vehículos para las que el Grupo celebra una obligación de recompra:

- Las ventas de vehículos por los cuales el Grupo Mercedes-Benz está obligado a la recompra del vehículo en un futuro se contabilizan como como arrendamientos operativos. Esto también es aplicable a una opción de compra que solo otorgue al Grupo Mercedes-Benz el derecho de recompra.

- Las ventas de vehículos que incluyen una opción de venta (la obligación de una entidad de recompra del activo a solicitud del cliente), se registran como arrendamientos operativos en caso que el cliente tenga un incentivo económico importante para ejercer ese derecho. De lo contrario, se reporta una venta con derecho de devolución. El Grupo Mercedes-Benz considera diversos factores al evaluar si el cliente tiene un incentivo económico importante para ejercer su derecho en el momento en que el contrato entra en vigor. Entre otras cosas, estas son la relación entre el precio de recompra y el valor futuro de mercado esperado (al momento de la recompra) del activo, o tasas de retorno históricas.

Como parte del proceso establecido de gestión del valor residual, especialmente en el caso de los contratos de arrendamiento operativo, periódicamente se hacen ciertas suposiciones a nivel local y corporativo sobre el nivel esperado de precios, sobre la base de las cuales se evalúan los automóviles que se devolverán en el negocio de arrendamiento. Si el comportamiento cambiante del mercado provoca una desviación negativa de las hipótesis, existe el riesgo de que el valor residual de los automóviles usados sea inferior. Dependiendo de la región y de la situación actual del mercado, las medidas de mitigación de riesgos que se adoptan generalmente incluyen la vigilancia continua del mercado así como, de ser necesario, estrategias de fijación de precios o medidas de promoción de ventas diseñadas para regular los inventarios de vehículos. La calidad de los pronósticos del mercado se verifica mediante comparaciones periódicas de fuentes internas y externas y, de ser necesario, la determinación de los valores residuales se ajusta y se perfecciona en lo que respecta a los métodos, procesos y sistemas.

En caso de contabilizarse como arrendamiento operativo, estos vehículos se capitalizan a costo (depreciado) de producción bajo equipo en arrendamiento y se deprecian a lo largo del plazo del contrato con base en el método de línea recta tomando en consideración los valores residuales esperados. Los cambios en los valores residuales esperados resultan, o bien en ajustes prospectivos de la programación de depreciación o en una pérdida por deterioro, en caso de ser necesario. Los vehículos son asignados al segmento que cubre, de forma sustancial, todos los riesgos de valor residual.

Los arrendamientos operativos también están relacionados con vehículos, primordialmente productos del Grupo que Mercedes-Benz Mobility adquiere de distribuidores externos al Grupo u otros terceros y que arrenda a usuarios finales. Estos vehículos se presentan a costo (amortizado) de adquisición bajo equipo en arrendamiento en el segmento Mercedes-Benz Mobility. En caso de que estos vehículos sean productos del Grupo y que estén subsidiados, los subsidios se deducen del costo de adquisición. Una vez que se reciban ingresos por la venta a distribuidores independientes, estos productos del Grupo generalmente generan ingresos por pagos de arrendamiento y la subsiguiente reventa con base en los contratos de arrendamiento por separado. Los ingresos recibidos por la venta de productos del Grupo a los distribuidores son calculados por el Grupo como de igual magnitud que la adición a equipo en arrendamiento en Mercedes-Benz Mobility. En 2022, las adiciones a equipo en arrendamiento en Mercedes-Benz Mobility por estos vehículos fueron por un total aproximado de € 9 miles de millones (2021: aproximadamente € 10 miles de millones).

En el caso de arrendamientos financieros, el Grupo presenta las cuentas por cobrar por un importe que corresponde a la inversión neta de los contratos de arrendamiento en cuentas por cobrar por servicios financieros. La inversión neta de un contrato de arrendamiento es la inversión bruta (pagos futuros de arrendamiento y valor residual no garantizado) descontada a la tasa en la que está basado el contrato de arrendamiento.

El equipo en arrendamiento del segmento Mercedes-Benz Mobility incluye vehículos comerciales y autobuses (producidos por Daimler Truck) que han sido adquiridos de distribuidores externos u otros terceros no relacionados con el Grupo Mercedes-Benz antes de la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler. Por lo general, Mercedes-Benz Mobility recibe una garantía de valor residual por parte de Daimler Truck por estos equipos en arrendamiento en relación con la obligación de devolver los respectivos vehículos comerciales y autobuses a Daimler Truck. Dicho equipo en arrendamiento se deprecia durante la vigencia del contrato con base en línea recta hasta la garantía de valor residual. La garantía de valor residual no afecta la clasificación de un arrendamiento operativo ya que Daimler Truck es una parte relacionada de Mercedes-Benz Mobility después de la escisión.

Adicionalmente, el Grupo Mercedes-Benz continúa con el negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento para los vehículos comerciales y autobuses de Daimler Truck en algunos mercados. Estos vehículos son adquiridos directamente a Daimler Truck y son arrendados al cliente final. En la medida en la que se haya acordado un plazo obligatorio para la devolución del vehículo, existe un contrato de renta (arrendamiento principal) entre Mercedes-Benz Mobility y Daimler Truck. El contrato entre Mercedes-Benz Mobility y el cliente final constituye un subarrendamiento en este sentido.

La contabilidad y clasificación de un subarrendamiento dependen de si los contratos se concluyeron antes o después de la escisión legal y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler. Los arrendamientos que se concluyeron antes de la escisión legal y transferencia de activos continúan como arrendamientos operativos. El arrendamiento principal se presenta en equipo en arrendamiento como derecho de uso, mismo que fue registrado a valor razonable en la fecha de la escisión y posteriormente depreciado con base en el método de línea recta. Además, se registra un valor residual por cobrar a las compañías del Grupo Daimler Truck. Sin embargo, los contratos de arrendamiento que se concluyen después de la escisión legal y la transferencia de activos se clasifican y contabilizan como arrendamientos financieros. La inversión neta del arrendamiento corresponde al activo por derecho de uso del arrendamiento principal. Además del arrendamiento financiero, Mercedes-Benz Mobility registra una cuenta por cobrar por valor residual de parte del Grupo Daimler Truck por el importe del valor residual garantizado. El arrendamiento principal no se registra por separado.

Deterioro de activos no circulantes, no financieros

En cada fecha de presentación de informes, el Grupo Mercedes-Benz evalúa si existe algún indicio de que un activo pueda estar deteriorado o si existe indicio de que pueda revertirse un pérdida por deterioro previamente registrada. En caso de existir un indicio de este tipo, el Grupo Mercedes-Benz estima el valor de recuperación del activo. El valor de recuperación se determina para cada activo individual salvo cuando el activo genere entradas de efectivo que no dependan en gran medida de las generadas por otros activos o grupos de activos (unidades generadoras de efectivo).

Se lleva a cabo una evaluación de activos distintos al crédito mercantil en cada fecha de presentación de informes para determinar para determinar si existe algún indicio de que las pérdidas por deterioro previamente registradas ya no existen o se han revertido. Si este es el caso, el Grupo Mercedes-Benz registra una reversión parcial o total del deterioro y con ello el valor en libros se incrementa a su valor de recuperación. Sin embargo, el valor en libros incrementado no podrá ser mayor al valor en libros que se habría determinado (neto de depreciación) de no haberse registrado ninguna pérdida por deterioro en los ejercicios anteriores.

El crédito mercantil y otros activos intangibles con vidas útiles indefinidas son sometidos a pruebas, por lo menos de forma anual, de deterioro. En caso de que el valor en libros de algún activo o de alguna unidad generadora de efectivo exceda el valor de recuperación, se registra una pérdida por deterioro equivalente a dicha diferencia.

El valor de recuperación es, lo que resulte mayor entre el valor razonable menos los costos de venta y el valor en uso. En el caso de las unidades generadoras de efectivo, el Grupo Mercedes-Benz determina, en un primer paso, el valor de recuperación respectivo como el valor en uso y lo compara con su respectivo valor en libros (incluyendo el crédito mercantil). Si el valor en uso es menor que el valor en libros, el valor razonable menos costos de enajenación se calcula también para determinar el valor de recuperación.

El valor en uso se mide descontando flujos de efectivo futuros esperados por el uso continuo de unidades generadoras de efectivo, utilizando una tasa de interés ajustada a riesgos. Los flujos de efectivo futuros se estiman con base en la planeación a largo plazo aprobada por la administración y que se encuentren en vigor en la fecha en que se lleve a cabo la prueba de deterioro. Esta planeación, que cubre el período hasta el 2027, está basada en las expectativas futuras de participación de mercado, el comportamiento general de los mercados respectivos, así como de rentabilidad de los productos, tomando en cuenta los efectos de la transformación de la industria automotriz. Adicionalmente, en la determinación del valor en uso, se lleva a cabo una evaluación de riesgos, que incluye, por ejemplo, riesgos de mercado y riesgos relacionados con el marco político y legal. Las premisas de planeación se revisan de acuerdo a la verosimilitud relacionada con el comportamiento histórico así como fuentes externas de información. Las tasas de interés redondeadas ajustadas con base en el riesgo utilizadas para descontar flujos de efectivo, que se calculan para cada unidad generadora de efectivo, son del 9 % (2021: 8 %) después de impuestos para las unidades generadoras de efectivo del negocio automotriz. Para la unidad generadora de efectivo Mercedes-Benz Mobility, se aplica una tasa de interés ajustada a riesgos del 10 % (2021: 9 %) después de impuestos. En tanto que la tasa de descuento para la unidad generadora de efectivo Mercedes-Benz Mobility representa el costo de capital, la tasa de interés ajustada con base en el riesgo de las demás unidades generadoras de efectivo del negocio automotriz está basada en el costo de capital promedio ponderado (WACC). Esto se calcula con base en el modelo de fijación de precios de activos de capital (CAPM) tomando en consideración las expectativas de mercado actual. Para calcular la tasa de interés ajustada con base en el riesgo para efectos de las pruebas de deterioro, se utiliza información de ciertos grupos de pares sobre factores beta, información sobre estructura de capital y de costo de deuda. Los períodos que no estén cubiertos por los pronósticos se toman en cuenta registrando un valor residual (valor terminal), que no incluye ninguna tasa de crecimiento. En línea con el período de planeación detallada, la derivación del valor terminal también considera expectativas en relación con los impactos de la transformación de la industria automotriz así como posibles cambios regulatorios, por ejemplo, en relación con aspectos de sustentabilidad.

Además, se llevan a cabo diversos análisis de sensibilidad. Éstos demuestran para las unidades generadoras de efectivo Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes que incluso en caso de cambios razonablemente posibles en hipótesis clave (por ejemplo, rentabilidad de productos, ventas y promedio ponderado de costo de capital) en comparación con la planeación original, no existe necesidad de deterioro. En el caso de la unidad generadora de efectivo Mercedes-Benz Mobility, estos análisis de sensibilidad muestran que, incluso en caso de cambios razonablemente posibles en hipótesis operativas clave (por ejemplo, rentabilidad y comportamiento de la cartera) en comparación con la planeación original, no existe necesidad de deterioro. En caso de que el costo del capital incremente en aproximadamente un punto porcentual además de dicho cambio en hipótesis operativas clave, el importe recuperable correspondería al valor en libros.

Inversiones registradas de acuerdo con el método de participación

El registro inicial de participaciones en inversiones contabilizadas utilizando el método de participación, por lo general, se lleva a cabo con sus costos de adquisición. Si el Grupo pierde control de una subsidiaria y, posteriormente, la presenta en capital, el valor razonable de las acciones conservadas representa el costo de adquisición.

En la fecha de adquisición, se determina y registra una diferencia positiva entre el costo de adquisición y la participación del Grupo Mercedes-Benz en los valores razonables de activos y pasivos identificables de la compañía asociada o negocio conjunto, como crédito mercantil nivel inversionista. El crédito mercantil se incluye en el valor en libros de la inversión registrada de acuerdo con el método de participación. En caso de que una participación de capital en una compañía asociada se incremente sin ningún cambio en la influencia significativa, se determina el crédito mercantil únicamente para la participación adicionalmente adquirida; la inversión anterior no se revalúa a valor razonable.

El Grupo Mercedes-Benz revisa en cada fecha de informe, si existe un indicio objetivo de deterioro en inversiones registradas de acuerdo con el método de participación. En caso de existir dicho indicio, el Grupo determina la pérdida por deterioro o reversión que debe registrarse. Si el valor en libros es superior al valor de recuperación de una inversión, el valor en libros se reduce al valor de recuperación. El valor de recuperación es lo que resulte mayor entre el valor razonable menos costos de ventas y el valor en uso. Se lleva a cabo la reversión del deterioro si existe evidencia objetiva para una reversión del deterioro. En caso de hacerse dicha valoración, se reevalúa el valor de recuperación. El importe de una reversión de deterioro se limita al importe en el que el activo ha sido deteriorado.

Las utilidades o pérdidas (a ser eliminadas) por transacciones con compañías registradas de acuerdo con el método de participación, se registran a través de resultados con los ajustes correspondientes a los valores en libros de las inversiones. Las utilidades o pérdidas por la aportación de participaciones en subsidiarias a inversiones registradas utilizando el método de participación también están sujetos a ajustes por eliminación al valor en libros de la inversión.

Operaciones Discontinuadas y Activos No Circulantes disponibles para su distribución o venta y grupos de venta

El Grupo reporta **operaciones discontinuadas** si parte de una compañía está disponibles para distribución o venta o ya se ha dispuesto de la misma y esa parte de una compañía representa un negocio significativo por separado o un área geográfica comercial.

El Grupo Mercedes-Benz utiliza la opción de divulgar los flujos de efectivo provenientes de actividades discontinuadas no por separado en el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo, sino en las Notas a los Estados Financieros Consolidados.

El Grupo clasifica los activos no circulantes o grupos de enajenación como **disponibles para distribución** si se ha comprometido a distribuir activos no circulantes o grupos de enajenación y se ha decidido un plan para la ejecución de la venta y esta ha sido iniciado por el nivel directivo responsable y lo más probable es que resulte en una venta.

El Grupo clasifica activos no circulantes y grupos de enajenación como **disponibles para su venta** si el valor en libros será recuperado primordialmente a través de una transacción de ventas y no mediante su uso continuado. En este caso, los activos o grupos de venta no se deprecian sino que se valúan al valor que resulte menor entre el valor en libros y el valor razonable menos costo de ventas. Inmediatamente antes de la clasificación como disponibles para la venta, se determina si los activos están deteriorados con base en las regulaciones individuales aplicables. En caso de que el valor razonable menos costo de ventas incremente posteriormente, cualquier pérdida por deterioro registrada previamente se revierte. Esta reversión está limitada a la pérdida por deterioro previamente registrada para los activos o grupo de enajenación de que se trate.

Inventarios

Los inventarios se valúan al costo de adquisición o costo de fabricación o al valor neto de realización, lo que resulte menor. El valor neto de realización es el precio de venta esperado menos los costos estimados de finalización y costos estimados de venta. El costo de adquisición o fabricación de los inventarios, generalmente se basa en el método de identificación específico e incluye los costos incurridos en la adquisición de inventarios, transportación a su ubicación y condición actuales. Los costos de adquisición o fabricación para un gran número de inventarios que son intercambiables se asignan usando la fórmula de costo promedio.

En el caso de los inventarios fabricados y producción en proceso, el costo también incluye gastos generales de producción con base en una capacidad normal.

Instrumentos financieros

Un instrumento financiero es cualquier contrato que genera un activo financiero de una entidad y un pasivo financiero o instrumento de capital de otra entidad. Los instrumentos financieros en la forma de activos financieros y pasivos financieros generalmente se presentan por separado. Los instrumentos financieros se registran tan pronto como el Grupo Mercedes-Benz se convierte en parte contractual del instrumento financiero. En el caso de compras o ventas de activos financieros a través del mercado regular, el Grupo Mercedes-Benz utiliza la fecha de transacción como la fecha del registro o baja.

Tras el reconocimiento inicial, los instrumentos se valúan a valor razonable. Para fines de las valuaciones posteriores, los instrumentos financieros se asignan a una de las categorías mencionadas en la NIIF 9 Instrumentos Financieros (activos financieros valuados a costo amortizado, activos financieros valuados a valor razonable a través de otros resultados integrales y activos financieros valuados a valor razonable a través de resultados). Los costos de transacción directamente atribuibles a la adquisición o la emisión se calculan al determinar el valor en libros si los instrumentos financieros no se valúan a su valor razonable a través de resultados.

Activos financieros

Los activos financieros se integran principalmente de cuentas por cobrar por servicios financieros, cuentas por cobrar comerciales, cuentas por cobrar de bancos, efectivo disponible, activos financieros derivados, títulos negociables e inversiones similares e inversiones financieras. La clasificación de los instrumentos financieros se basa en el modelo de negocios en el que se conservan estos instrumentos y sus flujos de efectivo contractuales.

La determinación del modelo de negocios se hace a nivel cartera y se basa en la intención de la administración y los patrones anteriores de transacción. Las evaluaciones de flujos de efectivo contractuales se hacen en base a instrumento individual.

Activos financieros a valor razonable a través de resultados.

Los activos financieros a valor razonable a través de resultados incluyen los activos financieros con flujos de efectivo distintos a los de principal e intereses sobre el importe nominal por pagar. Además, los activos financieros mantenidos en un modelo de negocios distinto a “con fines de cobro” o “con fines de cobro y venta” se incluyen en este rubro.

Además, los derivados, incluyendo los derivados implícitos separados del contrato principal, los cuales no son clasificados como instrumentos de cobertura en una contabilidad de cobertura, así como las acciones y adquiridas para su venta en el corto plazo se clasifican como instrumentos con fines de negociación. Las ganancias o pérdidas sobre estos activos financieros se registran en resultados.

Activos financieros a costo amortizado.

Los activos financieros a costo amortizado son activos financieros no derivados con flujos de efectivo contractuales que consisten exclusivamente de pagos de principal e intereses sobre el importe nominal pagadero y que son mantenidos con el fin de cobrar los flujos de efectivo contractuales, tales como cuentas por cobrar por servicios financieros, cuentas por cobrar comerciales o efectivo y equivalentes de efectivo (modelo de negocios “con fines de cobro”). El efectivo y equivalentes de efectivo consisten principalmente en efectivo disponible, cheques y depósitos a la vista en bancos, así como títulos de deuda y certificados de depósitos con validez restante al ser adquiridos, de hasta tres meses, que no están sujetos a ninguna fluctuación sustancial de valor. El efectivo y los equivalentes de efectivo corresponden a la clasificación en el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo.

Después de su registro inicial, los activos financieros a costo amortizado son llevados a costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva menos cualquier reserva por pérdidas. Las utilidades y pérdidas se registran en el Estado de Resultados Consolidado cuando los activos financieros a costo amortizado se deterioran o son dados de baja. También se registran efectos por intereses en la aplicación de la tasa de interés efectiva en resultados, así como efectos por conversión de divisas.

Activos financieros a valor razonable a través de otros resultados integrales.

Los activos financieros a valor razonable a través de otros resultados integrales son activos financieros no derivados con flujos de efectivo contractuales que consisten exclusivamente de pagos de principal e intereses sobre el importe nominal por pagar que se mantienen para fines de cobrar los flujos de efectivo contractuales así como para vender los activos financieros; por ejemplo, para lograr un objetivo definido de liquidez (modelo de negocios "con fines de cobro y venta"). Esta categoría también incluye títulos de capital para fines distintos a la negociación para los que se ha aplicado la opción de registrar cambios en el valor razonable del instrumento dentro de otros resultados integrales.

Después de su valuación inicial, los activos financieros a valor razonable a través de otros resultados integrales, se valúan a valor razonable y las utilidades o pérdidas no realizadas se registran en otros resultados integrales. Cuando se enajenan instrumentos de deuda, las utilidades / pérdidas acumuladas registradas en otros resultados integrales que resultan de la valuación a valor razonable se registran en resultados. Los intereses devengados sobre activos financieros a valor razonable a través de otros ingresos integrales generalmente se registran como ingresos por intereses utilizando el método de tasa de interés efectiva. Los cambios en el valor razonable de los instrumentos de capital valuados a valor razonable a través de otros ingresos integrales no son reciclados a resultados, sino reclasificados a utilidades retenidas al momento de su enajenación. Los dividendos se registran en resultados cuando se ha establecido el derecho de pago.

Deterioro de activos financieros

En cada fecha de informe, se reconoce una reserva por pérdidas para activos financieros, compromisos de deuda y garantías financieras distintas a las registradas a valor razonable a través de resultados reflejando las pérdidas anticipadas para estos instrumentos. Las pérdidas crediticias anticipadas se asignan utilizando tres etapas:

Etapa 1: pérdidas crediticias anticipadas dentro de los siguientes doce meses.

La Etapa 1 incluye todos los contratos sin incremento significativo en el riesgo crediticio a partir del registro inicial y, por lo general, incluye nuevas adquisiciones y contratos con fecha de vencimiento menor a 31 días. La parte de la vida de las pérdidas crediticias esperadas resultante de posibles eventos de incumplimiento dentro de los próximos 12 meses se registra.

Etapa 2: pérdidas crediticias esperadas durante la vida – sin deterioro crediticio.

Si un activo financiero tiene un importante incremento en riesgo crediticio a partir de su registro inicial pero aún no tiene deterioro crediticio, se pasa a la etapa 2 y se registra a la pérdida crediticia esperada durante su vida, que se define como la pérdida crediticia anticipada que resulta de todos los posibles eventos de incumplimiento durante la vida anticipada de un instrumento financiero.

Etapa 3: pérdidas crediticias anticipadas durante la vida – con deterioro crediticio.

Si un activo financiero está definido como con deterioro crediticio o en incumplimiento, se transfiere a la etapa 3 y se valúa a la pérdida crediticia anticipada durante su vida. La evidencia objetiva de un activo financiero con deterioro crediticio incluye fecha de vencimiento mayor a 91 días y demás información sobre dificultades financieras importantes del deudor.

La determinación de si un activo financiero ha experimentado, o no, un incremento importante en riesgo crediticio se basa en una determinación de la probabilidad de incumplimiento, que se lleva a cabo, por lo menos, de forma trimestral, incorporando información externa de clasificación crediticia así como información interna sobre la calidad crediticia del activo financiero. Para títulos de deuda que no son cuentas por cobrar por servicios financieros, un incremento importante en el riesgo crediticio se determina primordialmente con base en información del vencimiento o la probabilidad de incumplimiento.

Un activo financiero se transfiere a la etapa 2 cuando el riesgo crediticio del activo ha incrementado de forma importante en comparación con su riesgo crediticio al momento del registro inicial. El riesgo crediticio se determina basado en la probabilidad de incumplimiento. Para cuentas por cobrar comerciales, el enfoque simplificado es aplicado cuando todas las cuentas por cobrar comerciales se asignan a la etapa 2 inicialmente. Por lo tanto, no es necesaria la determinación de incrementos importantes en el riesgo crediticio.

El Grupo Mercedes-Benz aplica la excepción de riesgo crediticio bajo a la asignación de la etapa a títulos de deuda cotizados con clasificación grado inversión. Estos títulos de deuda siempre son asignados a la etapa 1.

En la etapa 1 y 2, los ingresos por intereses efectivos se calculan con base en los valores brutos en libros. Si un activo financiero sufre deterioro crediticio en la etapa 3, los ingresos por intereses efectivos se calculan con base en su valor neto en libros (valor bruto en libros ajustado por cualquier reserva por pérdidas).

Valuación de pérdidas crediticias anticipadas. Las pérdidas crediticias anticipadas se registran de forma que reflejen:

a) el importe objetivo y ponderado por probabilidad;

b) el valor en el tiempo del dinero; e

c) información razonable y sustentable (en caso de estar disponible sin costo o esfuerzo indebido) en la fecha del informe sobre eventos anteriores, condiciones actuales y pronósticos de condiciones económicas futuras.

Las pérdidas crediticias anticipadas de registran como el valor presente ponderado por probabilidad de todos los déficits de efectivo a lo largo de la vida esperada de cada activo financiero. Para cuentas por cobrar por servicios financieros, las pérdidas crediticias anticipadas se calculan primordialmente con un modelo estadístico que utiliza tres parámetros principales de riesgo: probabilidad del incumplimiento; pérdida en caso de incumplimiento y exposición al momento del incumplimiento.

La estimación de estos parámetros de riesgo incorpora toda la información relevante disponible, no solo respecto a información histórica y actual de pérdidas, sino también información razonable y sustentable del futuro reflejada por los factores de expectativa futura. Esta información incluye factores macroeconómicos (por ejemplo, crecimiento del producto interno bruto, tasa de desempleo, índice costo-rendimiento) y pronósticos de condiciones económicas futuras. Para cuentas por cobrar por servicios financieros, estos pronósticos se realizan utilizando un análisis de escenarios (escenario base, escenarios optimistas y escenarios pesimistas). El importe de deterioro para una cuenta por cobrar comercial se determina, primordialmente, con base a la cobrabilidad.

Un instrumento financiero se cancela cuando no existe expectativa razonable de recuperación, por ejemplo al final de procedimientos de insolvencia o después de una decisión judicial de incobrabilidad.

Una modificación significativa (por ejemplo, que resulta en un cambio en el valor presente de flujos de efectivo contractuales del 10%) conlleva a una baja de activos financieros con un registro simultáneo de nuevos activos financieros. Se estima que esto es poco frecuente e insustancial para cuentas por cobrar por servicios financieros. Si los términos de un contrato son renegociados o modificados y esto no resulta en la baja del contrato, entonces el valor bruto en libros del contrato debe recalcularse y debe registrarse una utilidad o pérdida por modificación en resultados.

Compensación de instrumentos financieros

Los activos financieros y los pasivos financieros se compensan y el importe neto se presenta en el Estado de Consolidado de Situación Financiera, siempre y cuando exista un derecho, actualmente exigible, para compensar los importes en cuestión, y que exista la intención, o bien de llevar a cabo la compensación sobre base neta o de liquidar un pasivo al vender el activo relacionado.

Pasivos financieros

Los pasivos financieros incluyen principalmente cuentas por pagar comerciales, pasivos frente a bancos, bonos, pasivos financieros por instrumentos derivados y otros pasivos.

Pasivos financieros medidos a su costo amortizado.

Después de su registro inicial, los pasivos financieros se valúan a su costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

En la medida en que el Grupo Mercedes-Benz celebre acuerdos de factoraje inverso en los que las cuentas por pagar comerciales de un proveedor se transfieran a un intermediario financiero, pueden producirse cambios en la presentación de las cuentas por pagar comerciales originales. Este sería el caso si estos pasivos difirieran en naturaleza y función de otras cuentas por pagar comerciales. En consecuencia, estos pasivos se presentarían por separado.

Pasivos financieros a valor razonable a través de resultados

Los pasivos financieros a valor razonable a través de resultados incluyen pasivos financieros con fines de negociación. Los instrumentos derivados (incluyendo derivados implícitos, separados del contrato principal), que no se utilicen como instrumentos de cobertura en la contabilidad de coberturas, se clasifican como con fines de negociación. Las utilidades o pérdidas sobre pasivos financieros con fines de negociación se registran en resultados.

Instrumentos financieros derivados y contabilidad de coberturas

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para cobertura contra riesgos financieros que resultan de sus actividades operativos y de financiamiento o gestión de la liquidez. Éstos son, principalmente, riesgos de tasa de interés, riesgos cambiarios y riesgos por precios de los commodities.

Los contratos de compra o venta de partidas no financieras se califican regularmente como contratos de ejecución y, por tanto, se tratan como operaciones suspendidas, aunque cumplan la definición de derivado. Si estos contratos no cumplen los criterios de los contratos de ejecución, se registran como derivados. La valoración de estos derivados se reconoce al valor razonable con cambios en resultados, donde el valor se deriva de la diferencia entre el precio acordado contractualmente y las expectativas actuales del precio de mercado futuro en la fecha de referencia. Estos efectos de valoración se consignan en el costo de las ventas en la medida en que se deriven de contratos de adquisición relacionados con la producción.

Los instrumentos derivados implícitos se separan principalmente del contrato principal y se registran por separado. Sin embargo, los derivados implícitos no se separan del contrato principal si el contrato principal es un activo financiero, si el Grupo Mercedes-Benz elige valuar un contrato híbrido a valor razonable a través de resultados, o si los derivados implícitos están relacionados de forma cercana con los del contrato principal.

Los instrumentos financieros derivados se valúan a su valor razonable en su registro inicial y, en lo sucesivo, en cada fecha de informe. El valor razonable de los instrumentos derivados cotizados equivale a su valor de mercado positivo o negativo. Cuando no se dispone de un valor de mercado, el valor razonable se calcula utilizando modelos estándar de valuación financiera, como son los de flujos de efectivo descontados o modelos de fijación de precios de opciones. Los instrumentos derivados se presentan como activos cuando su valor razonable resulta positivo, y como pasivos cuando resulta negativo.

Si se cumplen los requisitos relativos al registro de coberturas de la NIIF 9, el Grupo Mercedes-Benz designa y documenta la relación de cobertura, a partir de la fecha de celebración del contrato de derivados, como cobertura de valor razonable, como cobertura de flujos de efectivo o como cobertura de inversión neta en una operación comercial extranjera. En una cobertura de valor razonable se cubren los cambios en el valor razonable de un activo o pasivo registrado, o algún compromiso en firme no registrado. En la cobertura de flujos de efectivo se cubre la variabilidad de los flujos de efectivo que se recibirán o pagarán en relación con un activo o pasivo registrado, o se cubre alguna operación pronosticada que es altamente probable. La documentación de la relación de cobertura incluye los objetivos y estrategia de la gestión del riesgo, el tipo de relación de cobertura, la naturaleza del riesgo cubierto, la identificación del instrumento de cobertura elegible y la partida cubierta elegible, así como una evaluación de los requerimientos de efectividad que incluyen la relación económica de mitigación de riesgo, la ausencia de efectos de deterioro por riesgo crediticio y la razón adecuada de cobertura. La efectividad de la cobertura se evalúa al inicio de, y durante, la relación d cobertura.

Los cambios en el valor razonable de los instrumentos financieros derivados no designados se registran en resultados. Para coberturas de valor razonable, los cambios en el valor razonable de la partida cubierta y el instrumento derivado se registran en resultados. En el caso de las coberturas de flujo de efectivo, los cambios en la parte efectiva del instrumento de cobertura se registran, después de impuestos, en otros resultados integrales.

Los efectos por la cobertura se presentan en la partida de Estado de resultados en la que es efectiva la transacción subyacente.

De conformidad con la NIIF 9, para coberturas de flujos de efectivo en transacciones de adquisiciones con pronósticos altamente probables, la designación puede hacerse para componentes separados de riesgos de estas partidas no financieras cubiertas.

De conformidad con la NIIF 9, en el caso de coberturas de flujo de efectivo, los importes registrados en otros ingresos integrales como utilidades o pérdidas por coberturas efectivas por instrumentos de cobertura se eliminan de las reservas para instrumentos financieros derivados y se incluyen directamente en el costo inicial o valor neto en libros de la partida cubierta al momento del registro inicial si la partida cubierta, por ejemplo una transacción pronosticada, resulta en el registro de un activo no financiero o un pasivo no financiero.

Para otras coberturas de flujo de efectivo, las utilidades o pérdidas acumuladas por cobertura de instrumentos de cobertura se reclasifican de reservas para instrumentos financieros derivados al Estado Consolidado de Resultados cuando la partida cubierta afecta a la utilidad o pérdida. En tanto que los efectos por conversión de divisas registrados en resultados debido a cuentas por cobrar comerciales y cuentas por pagar comerciales se relacionen con las transacciones subyacentes, se reclasifican en el Estado Consolidado de Resultados, de forma simultánea, las utilidades/pérdidas por coberturas.

Las porciones no efectivas de cambios en el valor razonable se registran directamente en resultados.

Para instrumentos financieros derivados designados en una relación de cobertura, pueden excluirse de la designación ciertos componentes y los cambios en el valor razonable de estos componentes se difieren en otros ingresos integrales de conformidad con la NIIF 9. Esto aplica, por ejemplo, al valor en el tiempo de opciones, el elemento forward de un contrato forward o diferencial base de divisas cruzadas.

Las relaciones de cobertura deben discontinuarse de forma prospectiva si una relación específica de cobertura ya no cumple con los criterios de clasificación para contabilidad de coberturas de conformidad con la NIIF 9. Las instancias que requieren la discontinuación de contabilidad de coberturas son, entre otras, cambios a la partida cubierta designada, la pérdida de la relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura, venta o terminación del instrumento de cobertura o una revisión del objetivo documentado de gestión de riesgos en una relación específica de cobertura. La utilidades y pérdidas acumuladas de coberturas por coberturas de flujos de efectivo se conservan y son reclasificadas de capital tal como se describe al vencimiento si se espera que los futuros flujos de efectivo tengan lugar. De lo contrario, las utilidades y pérdidas acumuladas por coberturas se reclasifican de inmediato a resultados.

En caso que los instrumentos financieros derivados no califiquen o dejen de calificar para la contabilidad de coberturas dado que no cumplen o dejan de cumplir con los criterios establecidos para la contabilidad de coberturas, los instrumentos financieros derivados se clasifican como instrumentos financieros derivados con fines de negociación y se valúan a valor razonable, a través de resultados.

Pensiones y obligaciones similares

La valuación de los planes de prestaciones definidas de pensiones y otras prestaciones posteriores al retiro (por ejemplo., la atención médica) de conformidad con la NIC 19, Prestaciones a Empleados, se basa en el método de unidades de crédito proyectadas. Los activos del plan invertidos para cubrir obligaciones por prestaciones definidas de pensión y otras obligaciones por prestaciones posteriores al retiro (atención médica) se valúan a valor razonable y se compensan contra las obligaciones correspondientes.

El saldo de planes de prestaciones definidas de pensiones y otras obligaciones por prestaciones posteriores al retiro y activos del plan (obligación de pensión neta o activos de pensión netos), devengan intereses a la tasa de descuento utilizada como base para la valuación de la obligación de pensión bruta. El gasto o ingreso por intereses neto se registra en resultados bajo gasto por intereses o ingreso por intereses en el Estado de Resultados Consolidado. Los otros gastos resultantes de obligaciones de pensión y otras obligaciones de prestaciones posteriores al retiro (atención médica), que principalmente resultan de derechos adquiridos durante el año bajo revisión, se toman en consideración en los gastos de operación en el Estado de Resultados Consolidado. Las diferencias entre las suposiciones emitidas y los sucesos reales así como los cambios en las suposiciones actuariales para la valuación de planes de prestaciones definidas y obligaciones similares resultan en utilidades y pérdidas actuariales, que tienen un impacto directo sobre el Estado Consolidado de Situación Financiera. Las diferencias entre las hipótesis emitidas y los sucesos reales así como cambios en hipótesis actuariales para la valuación de planes de prestaciones definidas y obligaciones similares resultan en utilidades y pérdidas actuariales, que se registran en capital a través de otros ingresos integrales.

Los factores de descuento utilizados en el cálculo de los valores presentes de las obligaciones por prestaciones definidas de pensiones deberán determinarse – con vencimientos y divisas igualando los pagos de pensiones - haciendo referencia a los rendimientos del mercado al final del período de informe sobre bonos corporativos de alta calidad en los respectivos mercados. En el caso de vencimientos a muy largo plazo, no existen bonos corporativos de alta calidad disponibles como referencia. Los factores de descuento respectivos se estiman extrapolando las tasas de mercado actuales a lo largo de la curva de rendimiento.

Las utilidades o pérdidas por reducción o liquidación de un plan de prestaciones definidas se registran en resultados en el momento en que ocurre la reducción o liquidación.

Provisiones para otros riesgos

Se registra una provisión cuando se haya incurrido en un pasivo frente a terceros, cuando sea probable que haya un desembolso de recursos y cuando el monto de la obligación se puede calcular de forma razonable. El monto registrado como provisión representa el mejor estimado de la obligación a la fecha del informe. Las provisiones con vencimiento original mayor a un año se descuentan al valor presente de los gastos estimados para liquidar la obligación al cierre del período del informe.

Si los criterios de las regulaciones sobre el registro y medición de provisiones no se cumplen y si no es improbable la posibilidad de una salida de efectivo al momento de la liquidación, entonces la partida debe presentarse como pasivo contingente, en tanto pueda ser adecuadamente valuado. Las provisiones y pasivos contingentes se revisan y ajustan regularmente a medida que se obtiene más información o cambian las circunstancias.

La provisión para costos de garantía previstos se establece cuando se vende el producto o cuando se inicia un nuevo programa de garantía. Las estimaciones de los costos de garantía acumulados se basan principalmente en la experiencia histórica. Otras hipótesis incluyen, sin limitación, el importe de posibles costos de reparación. Por lo general, estas provisiones se ajustan para reflejar nueva información.

Las provisiones para reestructuración se establecen en relación con programas que cambian significativamente el alcance del negocio que realiza un segmento o unidad de negocio o la forma en la que el negocio se realiza. En la mayoría de los casos, los gastos de reestructuración incluyen pagos de prestaciones por terminación y pagos de compensaciones por la terminación de contratos con proveedores y distribuidores.

Las prestaciones al momento de la terminación del empleo se registran una vez que el Grupo cuente con un plan formal detallado cuya implementación haya sido iniciada o anunciada.

Pasivos por reembolsos y contractuales

Pasivos contractuales. Un pasivo contractual es la obligación de una entidad de transferir bienes o servicios a un cliente por los que la entidad ha recibido contraprestación (o cuando el importe es pagadero) por parte del cliente.

Pasivos por reembolso. Un pasivo por reembolso ocurre si el Grupo Mercedes-Benz recibe contraprestación de un cliente y espera reembolsar parte o la totalidad de esa contraprestación al cliente. Un pasivo por reembolso se registra al importe de la contraprestación recibida por la que el Grupo Mercedes-Benz no espera tener derechos y, por lo tanto, no se incluye en el precio de transacción.

Pagos basados en acciones

Los pagos basados en acciones comprenden las adjudicaciones de pasivos liquidados en efectivo.

Las adjudicaciones de pasivos se valúan a valor razonable en cada fecha del balance general hasta su liquidación y se clasifican como provisiones tomando en cuenta las condiciones de devengo. La utilidad o pérdida del período es igual a la adición a y/o la reversión de la provisión durante el período del informe y el equivalente de dividendos pagados durante el período, y se incluye en costos de operación.

Presentación en el Estado Consolidado de Flujo de Efectivo

Al grado en que los contratos de factoraje inverso celebrados por el Grupo Mercedes-Benz no resulten en un cambio en la presentación de las cuentas por pagar comerciales originales; los flujos de efectivo provenientes de estos contratos se presentan en flujo de efectivo por actividades de operación. Los intereses pagados, al igual que los intereses y dividendos recibidos, se clasifican como efectivo proveniente de / utilizado para actividades de operación. Los flujos de efectivo de títulos de deuda comercializables de corto plazo con tasas altas de rotación e importes importantes se compensan y presentan dentro de efectivo proveniente de / utilizado para actividades de inversión.

Segmentos Informados

El Grupo comprende los segmentos Mercedes-Benz Autos, Mercedes-Benz Vanes y Mercedes-Benz Mobility. Hasta el 31 de diciembre de 2021, los segmentos Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes se agruparon en un único segmento sobre el que debía informarse debido a su rentabilidad media comparable a largo plazo sobre las ventas, así como a su desarrollo comparable de los ingresos y la intensidad de capital. Tras la escisión y separación del negocio de vehículos industriales de Daimler en diciembre de 2021, los dos segmentos se contabilizarán por separado a partir del 1 de enero de 2022. Los periodos de comparación se han ajustado en consecuencia.

Consideración de aspectos relacionados con la sustentabilidad en relación con el registro y valuación de activos y pasivos

Con "*Ambition 2039*" el Grupo Mercedes-Benz se ha impuesto el objetivo de neutralidad en CO_2 para la nueva flota de vehículos para el año 2039 en su estrategia comercial. Con el paso estratégico de a "*Electric Only*", Mercedes-Benz está acelerando su transformación hacia un futuro totalmente eléctrico e impulsado por software. El registro y valuación de los activos y pasivos del Grupo consideran riesgos relacionados con el clima y sucesos asociados con la transformación, que también incluyen los objetivos climáticos estipulados en el Acuerdo Climático de Paris.

Las estimaciones y criterios de la administración relacionados con aspectos relacionados con la sustentabilidad son considerados, especialmente, en la contabilidad de los activos y pasivos que se mencionan a continuación:

La determinación y revisión de las vidas útiles de los costos de desarrollo capitalizados se basan en el ciclo de vida previsto del producto. Los cambios en los ciclos de vida de los productos originalmente previstos pueden deberse a la transformación a vehículos totalmente eléctricos. Debido a las resoluciones relativas a la transformación acelerada se reducen los nuevos desarrollos en el área de las cadenas cinemáticas convencionales y los gastos de desarrollo ya capitalizados se utilizarán en parte durante más tiempo. Por este motivo, la vida útil de los gastos de desarrollo específicos se ha ampliado con efecto a partir del 1 de enero de 2022, lo que ha tenido un efecto positivo en el EBIT por importe de € 0.2 mil millones para 2022. Se espera un efecto por el mismo importe para 2023. Del mismo modo, las vidas útiles de los activos de inmovilizado material se revisan periódicamente a la luz de la transformación a vehículos totalmente eléctricos. Esto no requirió ningún ajuste material de las vidas útiles hasta la fecha del informe, ya que las instalaciones de producción del Grupo son básicamente flexibles en su uso.

En el contexto del control y desarrollo de la red de producción, también se están realizando esfuerzos para compensar los posibles efectos de la transformación en los centros afectados. En la fecha de cierre del informe no existían obligaciones significativas de desmantelar o retirar instalaciones y plantas de producción que pudieran dar lugar a una provisión.

El valor residual de los vehículos arrendados que se clasifican como arrendamientos operativos se determina por el valor que podría alcanzarse para un activo que posea las condiciones esperadas del activo arrendado al final del periodo de arrendamiento en la fecha de presentación del informe. Sólo se tiene en cuenta la evolución observable hasta la fecha del informe. Debido a la transformación a vehículos totalmente eléctricos, pueden producirse cambios en el valor residual tanto de los vehículos de propulsión convencional como de los totalmente eléctricos debido a cambios en el comportamiento de los clientes, nuevos requisitos normativos y un mayor desarrollo tecnológico a lo largo del tiempo. La evolución de los valores residuales no ha dado indicios de que la transformación haya tenido un efecto negativo en los valores residuales durante el ejercicio.

Los ingresos esperados de la enajenación de vehículos pignorados como garantía se tuvieron en cuenta en la determinación de las pérdidas crediticias esperadas para los créditos por servicios financieros. Los ingresos esperados de la enajenación se basaron en una estimación del valor de mercado en el momento previsto de un posible incumplimiento de pago. No había indicios de una reducción de estos valores de mercado estimados que pudiera atribuirse a los efectos del cambio climático o a cambios en el comportamiento de los clientes en la fecha de referencia.

En la fecha del informe, no había provisiones importantes para pagos a las autoridades que pudieran derivarse de la superación de las normativas locales relativas a los límites de emisiones de los vehículos.

La prueba de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo se basa en la planificación corporativa del Grupo Mercedes-Benz. La estrategia "*Electric only*" del Grupo que aquí se tiene en cuenta prevé una sustitución gradual de los vehículos con motor de combustión por vehículos eléctricos. A efectos de la prueba de deterioro, también se tuvieron en cuenta otros riesgos de ventas y riesgos relativos a la disponibilidad y el precio futuro de componentes y materias primas. Otros parámetros de planificación empresarial relacionados con la transformación afectan a las necesidades de inversión y a los costos variables, actualmente más elevados, de los vehículos totalmente eléctricos en comparación con los vehículos con cadenas cinemáticas convencionales. El desarrollo simultáneo, el perfeccionamiento de los modelos y la producción de vehículos eléctricos y de propulsión convencional dan lugar a una mayor necesidad de inversión, en particular en el período de planificación detallada hasta 2027, en comparación con la concentración en los vehículos de propulsión convencional. En el cálculo del valor final no se ha tenido en cuenta ningún crecimiento, debido en parte a los efectos aún no totalmente previsibles de la situación competitiva y del comportamiento de los clientes en el curso de la transición a la movilidad eléctrica. La prueba de deterioro realizada teniendo en cuenta los efectos de transformación descritos no dio lugar a ninguna necesidad de deterioro para las unidades generadoras de efectivo.

2. Estimaciones Contables y Criterios de la Administración

En la elaboración de los Estados Financieros Consolidados, deben hacerse, en cierto grado, estimaciones y criterios de la administración que pueden afectar los montos y los informes de los activos y pasivos, los informes de activos y pasivos contingentes en la fecha del balance general y los importes los ingresos y gastos informados con respecto al período. A continuación se describen las principales partidas afectadas por dichas estimaciones y criterios de la administración. Los importes reales pueden diferir de las estimaciones. Los cambios en las estimaciones y criterios de la administración pueden tener un impacto importante en los Estados Financieros Consolidados.

Valores de recuperación de unidades generadoras de efectivo e inversiones registradas con el método de participación.

En el contexto de las pruebas de deterioro de los activos no financieros, se deben hacer estimaciones para determinar los montos recuperables de las unidades generadoras de efectivo. Deben efectuarse suposiciones específicamente en relación con las futuras entradas y salidas de efectivo durante el período de planificación y los períodos siguientes. Las estimaciones incluyen hipótesis relativas a futuras participaciones de mercado y el crecimiento de los respectivos mercados, así como en relación a la rentabilidad de los productos. De acuerdo con las pruebas de deterioro realizadas en 2022, los valores de recuperación son mucho mayores que los activos netos de las unidades generadoras de efectivo del Grupo.

Cuando existe un indicio objetivo de deterioro o reversión del deterioro, también se deben hacer estimaciones y evaluaciones para determinar el valor de recuperación de una inversión financiera registrada con el método de participación. El cálculo del valor de recuperación se basa en hipótesis sobre sucesos comerciales futuros para determinar los flujos de efectivo futuros estimados de dicha inversión financiera. En la nota 14 se observa la presentación de los valores en libros y valores razonables de las inversiones registradas con el método de participación en las compañías que cotizan en bolsa.

Valores de recuperación de equipo en arrendamientos operativos.

El Grupo Mercedes-Benz revisa de forma regular los factores que determinan los valores de sus vehículos en arrendamiento. En particular, es necesario estimar los valores residuales de los vehículos al final de su plazo de arrendamiento, los cuales constituyen una parte sustancial de los flujos de efectivo futuros estimados de los activos en arrendamiento. En este contexto, se efectúan suposiciones en relación con factores de influencia principal, tales como el número esperado de vehículos devueltos, los últimos resultados de recomercialización y los futuros cambios de modelo de vehículos. Estas suposiciones se determinan ya sea conforme a estimaciones calificadas o a través de publicaciones proporcionados por terceros expertos; las estimaciones calificadas se basan, siempre y cuando se encuentren disponibles al público, en datos externos considerando información interna adicional disponible, tal como la experiencia histórica relativa a la evolución de los precios, y los precios de venta recientes. Los valores residuales así determinados sirven como base para la depreciación; las fluctuaciones de los valores residuales ocasionan ya sea ajustes prospectivos a la depreciación sistemática o, en el caso de una baja importante en los valores residuales estimados, al deterioro. Si la depreciación se ajusta prospectivamente, los cambios en las estimaciones de los valores residuales no tienen un efecto directo pero son distribuidos equitativamente a lo largo de los períodos remanentes de los contratos de arrendamiento.

Cobrabilidad de las cuentas por cobrar por servicios financieros

El Grupo calcula regularmente el riesgo de incumplimiento de las cuentas por cobrar por servicios financieros. En este contexto, considera múltiples factores, incluyendo la experiencia histórica relativa a las pérdidas, el tamaño y la composición de ciertas carteras, sucesos y condiciones económicos actuales y los valores razonables estimados y suficiencia de garantías. Además de la información histórica y actual de pérdidas, también se incluye información razonable y sustentable del futuro de los factores. Esta información incluye factores macroeconómicos (por ejemplo, crecimiento del PIB, tasa de desempleo, índice costo-rendimiento) y pronósticos de condiciones económicas futuras. Para cuentas por cobrar por servicios financieros, estos pronósticos se realizan utilizando un análisis de escenarios (escenario base, escenario optimista y pesimista).

La información externa adicional; por ejemplo, en relación con la pandemia de COVID 19 que no puede mostrarse en los escenarios, es – en el grado necesario – incluida en la evaluación mediante ajustes subsiguientes. Los cambios en la estimación y evaluación de estos factores influyen en la reserva para pérdidas crediticias, teniendo como resultado un impacto en los resultados netos del Grupo. Para más información, ver las notas 15 y 34.

Garantías de productos

El registro y la valuación de las provisiones para garantías de productos generalmente se relacionan con diversas estimaciones.

El Grupo ofrece diversos tipos de garantías de productos, dependiendo del tipo de producto y de las condiciones de mercado. Las provisiones para garantías de productos generalmente se registran en el momento en que se venden los vehículos o cuando se lanzan nuevos programas de garantía. Con base en la experiencia histórica relativa a las reclamaciones de garantías, se establecen hipótesis sobre el tipo y alcance de las reclamaciones futuras de garantías y el crédito mercantil de los clientes, así como las posibles campañas de retiro o de recompra para cada serie de modelos. Estas estimaciones se basan en la experiencia de la frecuencia y grado de fallas y defectos vehiculares en el pasado. Además, las estimaciones también incluyen hipótesis sobre los montos de los posibles costos de reparación de vehículos y los efectos de los límites potenciales de tiempo o kilometraje. Las provisiones se ajustan regularmente para reflejar información nueva.

La nota 24 proporciona información adicional sobre las provisiones para otros riesgos.

Riesgos por responsabilidad y litigios y procedimientos regulatorios

Están en curso varios procedimientos legales, demandas e investigaciones gubernamentales en contra de Mercedes-Benz Group AG y sus subsidiarias, respecto de una amplia variedad de asuntos. En caso de que el resultado de esos procedimientos legales resulte perjudicial para el Grupo Mercedes-Benz, el Grupo podría estar obligado a pagar daños y perjuicios compensatorios y punitivos sustanciales, a asumir acciones de servicio o campañas de retiro del mercado, a pagar multas o a llevar a cabo otras acciones costosas. El litigio y las investigaciones gubernamentales implican, con frecuencia, temas legales complejos y están relacionados con un alto grado de incertidumbre. Por ello, la evaluación sobre si existe o no existe una obligación en la fecha del balance general como resultado de un suceso pasado, y si es probable o no es probable una salida de efectivo en el futuro y si la obligación puede estimarse de forma confiable, depende en gran medida de las estimaciones por parte de la administración. El Grupo Mercedes-Benz evalúa regularmente el estado actual de los procedimientos legales, también con la participación de abogados externos. Por lo tanto, es posible que los montos de las provisiones para litigios pendientes o potenciales tengan que ajustarse de acuerdo con los nuevos sucesos. Los cambios en las estimaciones y premisas pueden tener un efecto sustancial en la rentabilidad futura del Grupo. También es posible que las provisiones registradas para algunos procedimientos legales resulten insuficientes cuando estos procedimientos hayan concluido. El Grupo Mercedes-Benz también puede estar obligado a pagos por procedimientos legales para los que no se hayan establecido provisiones. Aun cuando la sentencia final de cualquier procedimiento puede tener un efecto sustancial en las utilidades y flujos de efectivo del Grupo Mercedes-Benz en un período de informe determinado, el Grupo Mercedes-Benz no espera que esto resulte en un impacto sustancial sobre la situación financiera del Grupo. La Nota 31 ofrece información detallada sobre riesgos de responsabilidad y litigio y procedimientos regulatorios.

Pensiones y obligaciones similares

El cálculo de provisiones para pensiones y obligaciones similares y el costo de pensión relacionado, se basan en diversas valuaciones actuariales. Los cálculos están sujetos a diversas hipótesis sobre asuntos tales como probabilidades actuales desarrolladas actuarialmente (por ejemplo, factores de descuento e incrementos en el costo de vida), fluctuaciones futuras en relación con la edad y el período de servicio, y experiencia relativa a la probabilidad de ocurrencia de pagos de pensiones, anualidades, o sumas globales. Como resultado de la variación en condiciones económicas o de mercado, las probabilidades en las que se basan los factores de influencia pueden diferir de los acontecimientos actuales. Los efectos financieros de las desviaciones de los principales factores se calculan con el uso de análisis de sensibilidad. Para mayor información ver la nota 23.

Impuesto sobre la renta

El cálculo del impuesto sobre la renta de Mercedes-Benz Group AG y sus subsidiarias se basa en la legislación y regulaciones aplicables en los diversos países. Dada su complejidad, es posible que las partidas fiscales que aparecen en los Estados Financieros Consolidados estén sujetas a juicios por parte de los contribuyentes, por una parte y, por otra parte, juicios de las autoridades fiscales locales. Pueden ocurrir diferentes juicios especialmente en relación con el registro y valuación de partidas del balance general, así como en relación con la determinación fiscal de gastos e ingresos.

3. Escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler

El 30 de julio de 2021, el Consejo de Administración de Daimler AG, con la aprobación del Comité de Vigilancia, decidió sobre la escisión y transferencia de activos de partes sustanciales del antiguo segmento Daimler Camiones y Autobuses, incluyendo el negocio relacionado de servicios financieros (Negocio de vehículos comerciales de Daimler). La mayoría de los accionistas de Daimler AG aprobaron el acuerdo de escisión y transferencia de activos en la Asamblea General Extraordinaria del 1º de octubre de 2021.

Con la conclusión de la escisión y transferencia de activos al ser registrada ante el Registro Comercial el 9 de diciembre de 2021, los accionistas de la antigua Daimler AG recibieron 65% de las acciones en la recién constituida Daimler Truck Holding AG. 35 % de las acciones permanecieron en el Grupo Mercedes-Benz. Daimler Truck Holding AG es la compañía matriz del Grupo Daimler Truck (Daimler Truck).

En enero de 2022, aproximadamente el 5% de las acciones de Daimler Truck Holding AG fueron transferidas a través de Mercedes-Benz AG a Mercedes-Benz Pension Trust e.V. (Daimler Pensión Trust e.V., antes de que la compañía cambiara de nombre). El Grupo Mercedes-Benz tiene una participación minoritaria de aproximadamente 30 % en Daimler Truck Holding AG a partir del 31 de diciembre de 2022. Para fines de la cuota de derechos de voto de conformidad con la Ley del Mercado de Valores de Alemania, el 5 % aproximado de las acciones aportadas a los activos del plan de pensiones se asignan al Grupo Mercedes-Benz.

Con base en los contratos concluidos en relación con la transacción, Mercedes-Benz Group AG ya no tiene una influencia controladora sobre esa compañía a partir de la fecha de registro de la escisión y transferencia de activos en el Registro Comercial. Las acciones están incluidas en los estados financieros consolidados utilizando el método de participación y se presentan como participación de capital no asignada a los segmentos en la reconciliación de los segmentos del Grupo.

Desconsolidación de la mayor parte del negocio de vehículos comerciales de Daimler en 2021

Para partes sustanciales del antiguo segmento Daimler Camiones y Autobuses, sus inversiones de capital u operaciones comerciales ya fueron legalmente asignadas a Daimler Truck AG hasta la entrada en vigor de la escisión. Como parte de la escisión y transferencia de activos, el negocio de servicios financieros también se ha dividido. Con el consentimiento del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia en relación con la transacción, esta partidas del negocio de vehículos comerciales y refacciones del segmento Mercedes-Benz Mobility que ya habían sido legalmente asignadas a Daimler Truck AG, fueron clasificadas como disponibles para su distribución a partir del 30 de julio de 2021 hasta la fecha de la escisión y transferencia de activos y fueron desconsolidados al momento en que se completó la transacción. Como parte de la escisión y transferencia de activos, 136 compañías salieron del Grupo consolidado en 2021.

La depreciación y amortización programadas y la valuación utilizando el método de participación de los activos no circulantes clasificados como disponibles para su distribución desde el 31 de julio de 2021 se discontinuaron a partir de esta fecha.

El valor razonable del 65% de las acciones de Daimler Truck Holding AG (en lo sucesivo: pasivos por escisión) ha sido determinado por un tercero experto independiente (nivel 3 del nivel de jerarquía de valores razonables). El valor razonable de los pasivos por escisión es por un importe total de € 16,253 millones. El 35 % restante de las acciones de la compañía fue valuado en € 8,752 millones. Los importes netos en libros dados de baja atribuibles a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG fueron por un importe total de € 15,125 millones. Esto incluye activos y pasivos previamente eliminados y que ahora se informarán debido a la desconsolidación.

La deducción de costos de transacción directamente asignables por € 132 millones y posteriores ajustes por € 532 millones (específicamente efectos de eliminación y divisas) resultó en una utilidad por la escisión y transferencia de activos por € 9,216 millones. La utilidad fue asignada con base en la asignación del valor razonable del negocio de vehículos comerciales de Daimler a las respectivas partes de los segmentos que se enajenaron. En 2021, la ganancia por la escisión y transferencia de activos y pasivo del antiguo segmento Daimler Camiones y Autobuses se incluye en utilidad por operaciones discontinuadas por un importe de € 9,998 millones (después de costos de transacción). La pérdida por las transferencias de activos y pasivos del segmento Mercedes-Benz Mobility por € 782 millones (después de costos de transacción) se incluye en otros gastos de operación de operaciones continuadas.

La utilidad atribuible al 35 % restante de la participación accionaria en Daimler Truck Holding AG es por un importe total de € 3,458 millones.

Los valores en libros de activos y pasivos consolidados dados de baja al momento de la enajenación se muestran en la Tabla D 11. La baja se presentó como transacción distinta a efectivo en 2021.

D.11
Activos y pasivos del negocio de vehículos comerciales de Daimler que fueron enajenados

En millones de euros	2022	2021
Activos intangibles	9	1,773
Propiedades, plantas y equipo	21	8,058
Equipo en arrendamientos operativos	501	3,887
Cuentas por cobrar por servicios financieros	2,426	15,759
Inversiones registradas con el método de participación	-	1,406
Inventarios	92	8,132
Cuentas por cobrar comerciales	60	3,354
Efectivo y equivalentes de efectivo	130	5,489
Instrumentos de deuda disponibles para venta e inversiones similares	1	145
Otros activos financieros	25	1,070
Otros activos	75	2,868
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	-	2,636
Provisiones para otros riesgos	11	4,662
Pasivos por financiamiento	609	7,801
Cuentas por pagar comerciales	58	3,879
Otros pasivos financieros	71	2,724
Pasivos por reembolsos y contractuales	25	3,344
Otros pasivos	78	1,504

En relación con la desconsolidación, se enajenó el **efectivo y equivalentes de efectivo** por un importe de € 5,489 millones. Esto incluye el fortalecimiento de la liquidez y el capital accionario del Daimler Truck Group con base en los arreglos contractuales mediante un incremento de capital.

Activos y pasivos vendidos en 2022

Si era altamente probable una venta dentro de los siguientes doce meses, los activos y pasivos correspondientes ser informaron como disponibles para la venta de conformidad con la NIF 5 al 31 de diciembre de 2021. Estos activos y pasivos disponibles para la venta que se muestran en el Estado Consolidado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2021 se muestran en la Tabla D 12.

La depreciación y amortización programadas y la valuación utilizando el método de participación de los activos no circulantes clasificados como disponibles para su venta a partir del 31 de julio de 2021, se suspenden a partir de la fecha de clasificación. Las actividades restantes de servicios financieros del negocio de vehículos comerciales de Daimler fueron vendidas a Daimler Truck Holding AG y sus subsidiarias en 2022. En el segmento Mercedes-Benz Mobility, se enajenaron activos por € 3,191 millones y pasivos por € 746 millones.

Además, en países individuales, se vendieron a terceros, inversiones en entidades operativas o en operaciones comerciales del negocio de vehículos comerciales. Se enajenaron activos por € 149 millones y pasivos por € 106 millones, principalmente del segmento Mercedes-Benz Autos.

Los valores en libros de activos y pasivos consolidados dados de baja al momento de la enajenación, se muestran en la tabla D 11.

El Grupo recibió € 2,355 millones por los precios de compra (aún preliminares parcialmente), incluyendo la amortización de pasivos por financiamiento entre compañías del Grupo por las actividades comerciales y compañías dentro del Grupo Mercedes-Benz.

La valuación y venta de las compañías de Mercedes-Benz Mobility resultó en gastos netos por € -184 millones en 2022 que fueron informados en la información del segmento. Se materializaron ingresos por € 32 millones por las inversiones operativas y actividades comerciales enajenadas durante el año del informe, específicamente el segmento Mercedes-Benz Autos. En total, se registraron gastos por un importe de € 58 por la materialización de la reserva de divisas.

D.12

Activos y pasivos del negocio de vehículos comerciales de Daimler disponibles para venta

En millones de euros	Al 31 de diciembre, 2021
Equipo en arrendamientos operativos	533
Cuentas por cobrar por servicios financieros	2,228
Efectivo y equivalentes de efectivo	62
Otros activos financieros	179
Otros activos	140
Activos disponibles para venta	3,142
Pasivos por financiamiento	107
Otros pasivos	62
Pasivos disponibles para venta	169

Utilidad por operaciones discontinuadas en 2021

En 2021, las operaciones discontinuadas fueron presentadas en el Estado Consolidado de Resultados; la utilidad o pérdida por operaciones discontinuadas después de impuestos se mostró en un renglón por separado después de utilidad por operaciones continuadas. Las eliminaciones por transacciones entre operaciones continuadas y discontinuadas se asignaron a operaciones discontinuadas en 2021. En el caso de transferencias de activos fijos, la eliminación fue asignada a la actividad de ventas.

La utilidad/pérdida después de impuestos por operaciones discontinuadas incluye la utilidad/ pérdida del negocio en curso de las operaciones discontinuadas y la ganancia por la escisión y transferencia de activos de las operaciones discontinuadas después de costos de transacción directamente relacionados. La Tabla D 13 muestra la integración de la utilidad por operaciones discontinuadas, después de impuestos.

La **utilidad del negocio existente de operaciones discontinuadas** incluye los ingresos y gastos relacionados con los activos y pasivos del negocio de vehículos comerciales de Daimler que fueron escindidos en 2021 o que están clasificados como disponibles para su venta. Los gastos también incluyen costos por € 132 millones atribuibles a la utilidad por el negocio existente de operaciones discontinuadas en relación con la escisión y transferencia de activos y gastos. No se incluye ningún importe de otros segmentos – específicamente de Mercedes-Benz Mobility – debido a que estas operaciones no constituyen una unidad de negocios importante por separado.

El impuesto sobre la renta se asigna a la entidad gravable o de conformidad con el sistema de prorrateo fiscal aplicable. El impuesto sobre la renta del negocio existente de operaciones discontinuadas incluyó primordialmente el gasto fiscal sobre las utilidades antes de impuestos de las compañías foráneas. Debido al grupo aplicable de impuesto sobre la renta, las compañías nacionales, en su mayoría, no registraron ningún gasto o beneficio fiscal. La tasa fiscal efectiva es del 20.7 %.

La **utilidad/ pérdida por la enajenación de operaciones discontinuadas** incluye una ganancia de €9,998 en relación con la escisión y transferencia de activos de los activos y pasivos del negocio de vehículos comerciales de Daimler que se redujo por costos de transacción directamente asignables por € 100 millones y por el reciclado de otras pérdidas integrales por € 150 millones. La pérdida por la escisión y transferencia de activos de los activos y pasivos del segmento Mercedes-Benz Mobility se informó en otros gastos de operación de actividades continuadas.

D.13

Utilidad/pérdida por operaciones discontinuadas después de impuestos

En millones de euros	2021
Ingresos por ventas[1]	34,078
Costos de operación	-31,404
Otros ingresos de operación	10,342
Otros gastos de operación	-189
Utilidades/pérdidas registradas con el método de participación	144
Otros ingresos/gastos financieros	70
Utilidad antes de intereses e impuestos (EBIT)	13,041
Ingresos/gastos por intereses	-77
Utilidad/pérdida por operaciones discontinuadas antes de impuestos	12,964
Impuesto sobre la renta	-618
Utilidad/pérdida por operaciones discontinuadas después de impuestos	12,346
utilidad/pérdida por el negocio existente de operaciones discontinuadas antes de impuestos[2]	2,966
Impuesto sobre la renta	-614
utilidad/pérdida por el negocio existente de operaciones discontinuadas después de impuestos	2,352
utilidad sobre la escisión y transferencia de activos después de costos de transacción	9,998
Impuesto sobre la renta	-4
utilidad por operaciones discontinuadas después de impuestos	9,994

1 Ingresos por ventas incluyen eliminaciones entre operaciones continuadas y discontinuadas. Los ingresos por ventas del negocio de vehículos comerciales de Daimler son por un importe de € 36,219 millones.

2 Al contrario del EBIT del negocio de vehículos comerciales de Daimler, la depreciación programada y la valuación de conformidad con el método de participación ya no se incluyeron en la utilidad/pérdida por el negocio existente de operaciones discontinuadas antes de impuestos.

Estado Consolidado de Flujos de Efectivo para el año 2021

El Estado Consolidado de Flujos de Efectivo muestra el total de operaciones continuadas y discontinuadas para el período del año anterior.

Los flujos de efectivo de operaciones discontinuadas en 2021 se calcularon como la diferencia entre los flujos de efectivo consolidados por operaciones continuadas y discontinuadas y los flujos de efectivo consolidados por operaciones continuadas tomando en consideración todos los asientos de eliminación entre operaciones continuadas y discontinuadas.

La Tabla D 14 muestra la reconciliación de utilidad/ pérdida antes del impuesto sobre la renta de operaciones continuadas en el Estado Consolidado de Resultados a utilidad antes del impuesto sobre la renta de operaciones continuadas y discontinuadas en el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo.

Los flujos de efectivo individuales se muestran en la tabla D 15.

D.14

Reconciliación a utilidad/pérdida por operaciones continuas y discontinuas antes de impuestos

En millones de euros	2021
Utilidad por operaciones continuadas antes de impuestos	15,811
Utilidad/pérdida por operaciones discontinuadas antes de impuestos	12,964
Utilidad por operaciones continuadas y discontinuadas antes de impuestos	28,775

D.15

Flujo de efectivo por operaciones continuadas y discontinuadas

En millones de euros	2021 Flujo de efectivo de operaciones discontinuadas	Flujo de efectivo por operaciones discontinuadas	Total flujo de efectivo
Flujo de efectivo por actividades de operación	987	23,562	24,549
Flujo de efectivo por actividades de inversión	3,548	-9,774	-6,226
Flujo de efectivo por actividades de financiamiento	-744	-18,315	-19,059

4. Grupo Consolidado

Integración del Grupo

La tabla D. 16 muestra la integración del Grupo. La declaración de inversiones incluye una lista detallada de las compañías que se incluyen en los Estados Financieros Consolidados y las inversiones registradas con el método de participación del Grupo Mercedes-Benz de conformidad con la Sección 313 del Código de Comercio de Alemania (HGB). La Nota 42 incluye información adicional.

Las cifras totales en el estado de situación financiera de las subsidiarias, compañías asociadas, negocios conjuntos y operaciones conjuntas registradas a costo amortizado, cuyas operaciones no tienen actividad o solo un bajo volumen y no son significativas para el Grupo y para la presentación razonable de su rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera, sumarían aproximadamente el 1% de los activos totales del Grupo; los ingresos totales y la utilidad neta total sumarían aproximadamente el 1% de las ventas y utilidad neta.

Entidades estructuradas

Las entidades estructuradas del Grupo son compañías de renta, valores garantizados por activos (ABS, por sus siglas en inglés) y fondos especiales. El objetivo de las compañías de renta es, primordialmente, la adquisición, renta y administración de activos. Las compañías ABS se utilizan principalmente para el refinanciamiento del Grupo. Los activos transferidos a entidades estructuradas resultan habitualmente de los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento del Grupo. Dichas entidades refinancian el precio de compra mediante la emisión de valores. Se establecen fondos especiales específicamente para poder diversificar la estrategia de inversión de capital.

En la fecha de informe, el Grupo mantiene relaciones comerciales con 33 (2021: 34) entidades estructuradas controladas, de las cuales todas están plenamente consolidadas. Adicionalmente, el Grupo mantiene relaciones con 1 entidad estructurada no controlada, igual que el año anterior.

Adquisición de una participación del 33.33 % en ACC

El 22 de marzo de 2022 Mercedes-Benz AG firmó un contrato con PSA Automobiles SA, Operl Automobile GmbH y Saft EV SAS para adquirir una participación del 33.33 % en Automotive Cells Company SE (ACC) a través de una aportación de capital de aproximadamente $390 millones. El Grupo también se ha comprometido a aportar fondos adicionales por hasta € 410 millones. La transacción se completó el 12 de mayo de 2022. La inversión en el fabricante europeo de celdas de combustible ACC se hacía con el fin de apoyar el desarrollo y producción de celdas de batería de alto rendimiento y módulos en el curso de la transformación hacia "*Electric Only*". Las acciones en el negocio conjunto ACC se incluyen en los Estados Financieros Consolidados utilizando el método de participación y se asignan al segmento Mercedes-Benz Autos.

Venta de actividades minoristas

En diciembre de 2021, se concluyeron los acuerdos contractuales sobre la venta de actividades minoristas en Canadá. La transacción entró en vigor en febrero de 2022 y el Grupo registró otros ingresos de operación por € 514 millones, que se asignaron principalmente al segmento Mercedes-Benz Autos. La entrada de efectivo fue por un importe de € 608 millones y también se asignó principalmente al segmento Mercedes-Benz Autos. Partes del precio de compra fueron financiadas por Mercedes-Benz Financial Services en Canadá y resultaron en una salida de efectivo por € 393 millones en el segmento Mercedes-Benz Mobility.

Adicionalmente, otras actividades minoristas en diversos países fueron vendidas en 2022. Las ventas dieron origen a una ganancia de € 107 millones y a entradas de efectivo por € 362 millones, especialmente en el segmento Mercedes-Benz Autos.

Venta de participación en Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.
Durante el cuarto trimestre de 2021, el Grupo Mercedes-Benz firmó los acuerdos contractuales con Motorsports Invest Ltd., e INEOS Holdings Ltd., sobre la venta de acciones en Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. Debido a la entrada en vigor de parte de los acuerdos contractuales previamente celebrados en el año 2021, el Grupo ya había informado gastos antes de impuestos por € 96 millones en otros gastos de operación, que se incluyeron en el segmento Mercedes-Benz Autos durante el año anterior.

Con la entrada en vigor de los acuerdos contractuales restantes en enero de 2022, el Grupo perdió el control sobre Mercedes-Benz Grand Prix Ltd., e incluye su participación de capital restante del 33.3 % en los Estados Financieros Consolidados utilizando el método de participación. La venta de las acciones resultó en una ganancia de € 385 millones en el segmento Mercedes-Benz Autos, que se presenta en otros ingresos de operación.

Fundación del negocio conjunto de celdas de combustible cellcentric
En noviembre de 2020, el Volvo Group y Daimler Truck AG firmaron un acuerdo vinculante sobre el establecimiento de un negocio conjunto para actividades de celdas de combustible.

Al completarse la transacción en marzo de 2021, se registró una utilidad antes de impuestos por un importe de € 1,215 millones, de los cuales € 624 millones resultan específicamente de la revaluación de la participación en cellcentric de la que era titular en ese momento el Grupo Mercedes-Benz, y una entrada de efectivo por un importe de € 634 millones. € 604 millones se registró en otros ingresos de operación en el segmento Mercedes-Benz Autos y Vanes. La porción atribuible al antiguo segmento Daimler Camiones y Autobuses por un importe de € 611 millones se informó en resultados por operaciones discontinuadas.

D. 16
Integración del Grupo

	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
Subsidiarias consolidadas	**262**	281
Alemania	**48**	48
Internacionales	**214**	233
Subsidiarias no consolidadas	**64**	70
Alemania	**27**	29
Internacionales	**37**	41
Operaciones conjuntas contabilizadas utilizando consolidación proporcional	**1**	1
Alemania	**-**	-
Internacionales	**1**	1
Negocios conjuntos contabilizados utilizando el método de participación	**8**	9
Alemania	**3**	4
Internacionales	**5**	5
Operaciones conjuntas, negocios conjuntos, compañías asociadas contabilizados a costo (amortizado) y otras inversiones sustanciales registradas con el método de participación	**11**	11
Alemania	**4**	4
Internacionales	**7**	7
Operaciones conjuntas, negocios conjuntos, compañías asociadas contabilizados a costo (amortizado) y otras inversiones sustanciales registradas a valor razonable	**24**	24
Alemania	**13**	12
Internacionales	**11**	12
Total	**370**	396

Discontinuación de actividades comerciales en Rusia y venta pretendida de acciones en las subsidiarias de Rusia
El 2 de marzo de 2022, el Grupo Mercedes-Benz decidió dejar de exportar automóviles y vanes a Rusia y suspender la producción local en Rusia hasta nuevo aviso.

Se ha ejercido un grado de discreción en la contraprestación y derivación subsiguiente de los efectos de las sanciones y contra sanciones a las actividades comerciales en Rusia. El registro y valuación de los activos y pasivos como resultado de la discontinuación de las actividades comerciales en Rusia, específicamente el procesamiento de transacciones existentes, resultaron en gastos de alrededor de € 0.7 mil millones en los segmento automotrices durante 2022. Los gastos totales por aproximadamente € 0.2 mil millones resultaron de la valuación de riesgos de incumplimientos de crédito y mayores gastos de refinanciamiento en el segmento Mercedes-Benz Mobility. El grueso de estos gastos se incluye en costo de ventas.

A fines de octubre de 2022, el Grupo Mercedes-Benz firmó contratos con el concesionario de automóviles de Rusia Avtodom AO para la venta de acciones en las subsidiarias rusas.

Los activos por aproximadamente € 1.2 miles de millones y pasivos por aproximadamente € 1.2 miles de millones en relación con las actividades comerciales en Rusia informados en el Estado Consolidado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2022, se venderán al concluir la transacción. Estos incluyen pasivos por financiamiento a bancos por alrededor de € 0.4 mil millones. El Grupo ha proporcionado una garantía global por estos activos, misma que expira al concluir la transacción.

La conclusión de la transacción está sujeta a la aprobación por parte de las autoridades, que aún no ha sido completamente otorgada, y la implementación de las condiciones acordadas contractualmente.

El grupo espera una pérdida en el rango bajo de los cientos de millones de euros al momento en que entre en vigor la venta. No se espera ningún efecto importante sobre la liquidez y los recursos de capital.

El Grupo monitorea de forma continua las sanciones que deben cumplirse y las consecuencias resultantes con el fin de limitar riesgos a la rentabilidad, flujos de efectivo y situación financiera al mayor grado posible.

5. INGRESOS

Los ingresos informados en el Estado de Resultados Consolidado incluyen ingresos por contratos con clientes y otros ingresos fuera del ámbito de la NIIF 15.

Los ingresos por contratos con clientes (ingresos de conformidad con la NIIF 15) se descomponen en dos categorías – tipo de productos y servicios y región geográfica – y se presentan en la Tabla D. 17. La categoría de tipo productos y servicios corresponde a los segmentos de información.

Otros ingresos incluyen principalmente ingresos por los negocios de renta y arrendamiento por € 11,698 millones (2021: € 11,915 millones), intereses por el negocio de servicios financieros en Mercedes-Benz Mobility por un importe de € 4,533 millones (2021: € 5,171 millones) y efectos por cobertura cambiaria. Los intereses por el negocio de servicios financieros incluyen ingresos financieros sobre la inversión neta en arrendamientos por € 783 millones (2021: € 914 millones).

Los ingresos de conformidad con la NIIF 15 incluyen ingresos que fueron incluidos en los pasivos contractuales al 31 de diciembre de 2021 por un importe de € 2,965 millones (2021: € 2,434 millones) e ingresos por obligaciones de cumplimiento satisfechas plenamente (o parcialmente) en períodos anteriores por un importe de € 442 millones (2021: € 339 millones).

Los ingresos que se espera registrar dentro de los próximos tres años en relación con las obligaciones de desempeño insatisfechas (o parcialmente insatisfechas) son por un importe de € 6,437 millones al 31 de diciembre de 2022 (2021: € 6,170 millones). Estos ingresos resultan primordialmente de contratos de servicio y mantenimiento a largo plazo y garantías extendidas. No incluyen obligaciones de cumplimiento de contratos de clientes que tienen duraciones originales esperadas de un año o menos. El número de vehículos en el ejercicio fiscal para el que el tiempo de entrega esperado original será mayor a doce meses, no fue sustancia y, por lo tanto, no es parte del importe informado. Las obligaciones de cumplimiento a largo plazo de importancia menor para el valor contractual total de un contrato de paquete no se consideran en la evaluación de la duración original del contrato de paquete.

El incremento en ingresos se debió principalmente a la estrategia de fijación de precios mejorada de forma importante en los segmentos Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes.

La integración de los ingresos en el Estado Consolidado de Resultados se muestran por segmento en la tabla D. 90 y por región en la tabla D. 94 en la Nota 35.

D.17

Ingresos

En millones de euros	Mercedes-Benz Autos	Mercedes-Benz Vanes	Mercedes-Benz Mobility	Total segmentos	Reconciliación[1]	Grupo Mercedes-Benz
2022						
Europa	**36,290**	**10,216**	**5,219**	**51,725**	**-3,146**	**48,579**
América del Norte	**25,216**	**3,594**	**6,361**	**35,171**	**-82**	**35,089**
Asia	**42,996**	**1,091**	**136**	**44,223**	**-9**	**44,214**
Otros mercados	**5,722**	**1,599**	**80**	**7,401**	-	**7,401**
Ingresos de conformidad con NIIF 15	**110,224**	**16,500**	**11,796**	**138,520**	**-3,237**	**135,283**
Otros ingresos	**1,377**	**717**	**15,158**	**17,252**	**-2,518**	**14,734**
Total ingresos	**111,601**	**17,217**	**26,954**	**155,772**	**-5,755**	**150,017**

En millones de euros	Mercedes-Benz Autos	Mercedes-Benz Vanes	Mercedes-Benz Mobility	Total segmentos	Reconciliación[1]	Grupo Mercedes-Benz
2021[2]						
Europa	32,217	9,190	4,719	46,126	-2,822	43,304
América del Norte	18,386	2,268	6,421	27,075	-33	27,042
Asia	36,832	956	191	37,979	-26	37,953
Otros mercados	7,104	1,463	120	8,687	179	8,866
Ingresos de conformidad con NIIF 15	94,539	13,877	11,451	119,867	-2,702	117,165
Otros ingresos	2,173	858	16,490	19,521	-2,793	16,728
Total ingresos	96,712	14,735	27,941	139,388	-5,495	133,893

1 La reconciliación incluye eliminaciones de ingresos intragrupo entre los segmentos.

2 En 2021, la reconciliación incluye las partes del negocio de vehículos comerciales de Daimler restantes en el Grupo Mercedes-Benz después de la escisión y transferencia de activos que no se presentan en operaciones discontinuadas (ingresos de acuerdo con la NIIF 15: € 458 millones).

6. COSTOS DE OPERACIÓN

Costo de ventas

Las partidas incluidas en el costo de ventas son mostradas en la tabla D. 18.

D.18

Costo de ventas

En millones de euros	2022	2021
Gasto por artículos vendidos	**-100,385**	-88,942
Depreciación de equipo y arrendamientos operativos	**-7,360**	-7,448
Costos de refinanciamiento en Mercedes-Benz Mobility	**-1,863**	-2,009
Pérdidas por deterioro sobre cuentas por cobrar por servicios financieros	**-536**	-188
Otro costo de ventas	**-5,853**	-4,631
	-115,997	-103,218

En 2022, el costo de ventas estuvo influenciado principalmente por un importante incremento en precios de materias primas, los gastos únicos pagados a proveedores y costos adicionales relacionados con la inflación y las cadenas de suministro.

El gasto por amortización de costos de desarrollo capitalizados por un importe de € 2,052 millones (2021: € 1,945 millones) se presenta en costo de bienes vendidos.

Gastos de ventas

En 2022, los gastos de ventas ascendieron a € 9,482 millones (2021: € 9,194 millones). Los gastos de ventas incluyen los gastos de ventas directos, así como gastos generales y consisten en gastos de personal, costos materiales, y demás costos de ventas.

Gastos de administración

Los gastos de administración ascendieron a € 2,584 millones en 2022 (2021: € 2,808 millones). Estos consisten en los gastos no atribuibles a las funciones de producción, ventas, investigación y desarrollo, e incluyen los gastos de personal, depreciación y amortización de activos fijos e intangibles, y demás costos de administración.

Costos de investigación y desarrollo no capitalizados

Los costos de Investigación y de desarrollo no capitalizados ascendieron a € 5,602 millones en 2022 (2021: € 5,467 millones) y consisten principalmente en gastos de personal y costos de materiales.

En todas las áreas de costos de operación, existieron gastos por programas de optimización de costos en relación con las medidas acordadas con el *General Works Council* de Daimler AG en diciembre de 2019 para reducir costos y reducir trabajos de forma socialmente responsable. Los gastos por € 140 millones (2021: € 436 millones) fueron atribuibles principalmente al segmento Mercedes-Benz Autos. La tabla D. 19 proporciona un panorama general de la integración de estos gastos.

D.19

Gastos relacionados con programas de optimización de costos

En millones de euros	2022	2021
Costo de ventas	**-107**	-259
Gastos de ventas	**-20**	-103
Gastos de administración	**-24**	-105
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	**-11**	-82
	-162	-549

Gastos de personal y número promedio de empleados

Los gastos de personal incluidos en el Estado de Resultados Consolidado por operaciones continuadas y discontinuadas fueron por un total de € 16,501 millones en 2022 (2021: € 22,888 millones). Los gastos de personal están compuestos por sueldos y salarios por un total de € 13,684 millones (2021: € 18,528 millones), aportaciones de seguridad social por un importe de € 2,239 millones (2021: € 3,357 millones) y gastos por obligaciones de pensiones por un importe de € 578 millones (2021: € 1,003 millones). El número promedio de personas empleadas se muestra en la Tabla D. 20

D.20

Número promedio de empleados[1]

	2022	2021
Mercedes-Benz Autos[2]	**137,942**	141,052
Mercedes-Benz Vanes	**19,247**	19,631
Mercedes-Benz Mobility	**9,724**	10,524
Daimler Trucks & Buses[3]	**–**	74,186
Funciones y Servicios Centrales	**4,469**	5,375
	171,382	250,768

1 Número promedio para la fuerza labora activo. Número promedio para los trimestres 1-4.
2 Incluye proporcionalmente 2,107 (2021: 2,299) empleados de una compañía consolidada proporcionalmente.
3 Hasta la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler se informa el segmento Trucks & Buses; no se incluye ningún empleado en el cuarto trimestre de 2021.

7. OTROS INGRESOS Y GASTOS DE OPERACIÓN

Ver la tabla D. 21 para conocer la integración de otros ingresos de operación.

D. 21

Otros ingresos de operación

En millones de euros	2022	2021
Ingresos por costos cobrados	**1,258**	1,310
Subsidios gubernamentales	**63**	141
Ingresos sobre ventas de propiedades, plantas y equipo	**771**	259
Ingresos por rentas no relacionados con ventas por financiamiento	**83**	76
Ingresos por transacciones de compañía	**576**	631
Otros ingresos diversos	**572**	471
	3,323	2,888

Los Ingresos por costos cobrados a terceros incluyen ingresos por licencias y patentes, costos de envío y otros costos cobrados a terceros, con gastos relacionados primordialmente dentro de costos de operación. Ver la Nota 38 para conocer más información sobre los costos cobrados a Daimler Trucks Holdings AG en 2022.

En 2022 y 2021, el uso de mano de obra de corto plazo en Alemania ocasionó reclamos de reembolso, los cuales se incluyen en otros ingresos de operación por subsidios gubernamentales.

En 2022, los ingresos por ventas del negocio de actividades minoristas en Canadá, que se presenta en otros ingresos de operación y se asigna principalmente al segmento Mercedes-Benz Autos, es por un importe de € 514 millones.. Estos se incluyen en ganancias por ventas de propiedades, plantas y equipo. La venta de acciones en Mercedes-Benz Grand Prix Ltd., resultó en ingresos por € 385 millones en el segmento Mercedes-Benz Autos. Estos se incluyen en ingresos por transacciones de compañía. En los ingresos por transacciones de compañía se incluyó en 2021 el efecto del negocio conjunto cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) por € 604 millones. Ver la Nota 4 para conocer más información.

La tabla D. 22 muestra la integración de **otros ingresos de operación**.

D. 22

Otros gastos de operación

En millones de euros	2022	2021
Pérdidas sobre ventas de propiedades, plantas y equipo	-138	-170
Escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler	-184	-782
Otros gastos diversos	-967	-783
	-1,289	-1,735

En 2021, el incremento en otros gastos de operación se debe principalmente a la desconsolidación de activos y pasivos del segmento Mercedes-Benz Mobility en relación con la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler por un importe de € 782 millones (incluyendo costos de transacción por € 32 millones). En el año 2022 se incluye un gasto por € 184 millones por la valuación a valor razonable menos costos de transacción de los grupos de ventas de Mercedes-Benz Mobility al Grupo Daimler Truck.

Los otros gastos diversos incluyen, entre otras cosas, gastos relacionados con procedimientos judiciales y gubernamentales en curso y medidas tomadas en relación con vehículos diésel de Mercedes-Benz, gastos por contabilidad hiperinflacionaria y otros gastos de operación transferidos a terceros. En el año 2021, resultó un gasto por € 96 millones por la entrada en vigor de partes de los acuerdos contractuales para la venta de acciones en Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.

Referirse a la Nota 3 (Escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler) y Nota 4 (Mercedes-Benz Grand Prix) para conocer más información.

8. OTROS INGRESOS/ GASTOS FINANCIEROS, NETOS

La tabla D. 23 muestra los componentes de otros ingresos/gastos financieros, netos.

D. 23

Otros ingresos/gastos financieros, netos

En millones de euros	2022	2021
Ingresos y gastos por composición y efectos por cambios en tasas de descuento de provisiones para otros riesgos	545	95
Otros ingresos/gastos financieros diversos, netos	-205	222
	340	317

Durante el año actual, los otros ingresos/gastos financieros netos incluyen principalmente gastos por la valuación de otros activos financieros mientras que, durante el período anterior, incluyeron, en particular, ingresos relacionados con la valuación de instrumentos de capital a valor razonable.

9. INGRESOS POR INTERESES Y GASTOS POR INTERESES

La tabla D. 24 muestra los componentes que integran los ingresos y gastos por intereses.

D.24

Ingresos por intereses y gastos por intereses		
	2022	2021
En millones de euros		
Ingresos por intereses		
Ingresos por intereses, netos, sobre activos netos de planes de pensión con prestaciones definidas	**12**	4
Ingresos por intereses y similares	**261**	208
	273	212
Gastos por intereses		
Gastos por intereses, netos, sobre la obligación neta por planes de pensión con prestaciones definidas	**-60**	-54
Gastos por intereses y similares	**-367**	-375
	-427	-429

10. IMPUESTO SOBRE LA RENTA

La Tabla D. 25 muestra los componentes del impuesto sobre la renta.

D.25

Componentes del gasto por impuesto sobre la renta		
	2022	2021
En millones de euros		
Impuestos circulantes	**-5,520**	-3,284
Impuestos diferidos	**25**	-1,477
	-5,495	-4,761

Los gastos fiscales circulantes incluyen los beneficios fiscales registrados en compañías en Alemania y en el extranjero por un monto de € 504 millones (2021: € 286 millones).

Los integración de los impuestos diferidos se muestra en la Tabla D. 26.

D.26

Integración de impuestos diferidos		
	2022	2021
En millones de euros		
Impuestos diferidos debido a diferencias temporales	**287**	-397
Impuestos diferidos debido a pérdidas fiscales de periodos anteriores y créditos fiscales	**-262**	-1,080
	25	-1,477

Para las compañías alemanas, en el 2022 y 2021, los impuestos diferidos se calcularon con base en una tasa fiscal corporativa federal del 15%, en una sobre tasa de solidaridad del 5.5% aplicada a los impuestos corporativos federales de cada año, más un impuesto comercial del 14%. En total, la tasa fiscal aplicada para el cálculo de los impuestos diferidos en Alemania durante ambos años ascendió al 29.825%. En el caso de las empresas extranjeras, los impuestos diferidos al cierre del período se calcularon a las tasas de los respectivos países.

.

La tabla D. 27 muestra una reconciliación entre los gastos esperados por el impuesto sobre la renta y los gastos reales por el impuesto sobre la renta. Para determinar el gasto esperado por impuesto sobre la renta, se multiplica la tasa legal combinada alemana, sin cambios, del 29.825% por la utilidad antes de impuestos.

D.27

Reconciliación de gasto esperado por impuesto sobre la renta a gasto real por impuesto sobre la renta		
	2022	2021
En millones de euros		
Gasto esperado por impuesto sobre la renta	**-6,056**	-4,716
Diferencial tasa de interés foránea	**311**	353
Diferencial tasa de interés comercial	**-22**	44
Cambios en la legislación fiscal	**87**	126
Cambios de activos fiscales diferidos no registrados, incluyendo la cancelación de activos fiscales diferidos	**3**	-307
Ingresos libres de impuestos y gastos no deducibles	**393**	208
Gastos/ingresos fiscales debido al grupo aplicable de impuesto sobre la renta con operaciones discontinuadas	**.**	-79
Otros	**-211**	-390
Gasto real por impuesto sobre la renta	**-5,495**	-4,761

El Grupo no registró el importe total de activos por impuestos diferidos en 2022 y 2021. La disminución en comparación con el año anterior se debe específicamente al vencimiento, en 2021, de pérdidas fiscales de ejercicios anteriores que anteriormente se consideraban recuperables. Esto resultó en gastos fiscales y el no registro de ingresos por impuestos diferidos. Los respectivos importes se incluyen en la partida cambio de activos por impuestos diferidos no registrados incluyendo cancelación de activos por impuestos diferidos.

El ingreso exento de impuestos y los gastos no deducibles incluyen todas las demás partidas de reconciliación de compañías extranjeras y alemanas en relación con ingresos exentos de impuestos y gastos no deducibles, por ejemplo, utilidades exentas de impuestos de inversiones registradas con el método de participación. El incremento en comparación con el año anterior se debe a, entre otras cosas, el efecto de pérdida no deducible sobre la escisión y transferencia de activos y pasivos del segmento Mercedes-Benz Mobility que se incluyó en 2021

Las otras partidas incluyen, entre otras cosas, efectos por retención de impuestos sobre dividendos, patentes y licencias.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan en caso de estar relacionados con activos y pasivos fiscales por impuestos sobre la renta gravados por la misma autoridad fiscal y en caso que exista la facultad de compensar los activos y pasivos por impuestos diferidos circulantes contra pasivos fiscales circulantes. En la presentación de activos y pasivos por impuestos diferidos en el Estado Consolidado de Situación Financiera, no se hace diferencia alguna entre circulantes y no circulantes. En el Estado Consolidado de Situación Financiera, los activos y pasivos por impuestos diferidos se presentan tal y como aparece en la tabla D. 28.

D.28

Activos y pasivos por impuestos diferidos

Al 31 de diciembre En millones de euros	**2022**	2021
Activos por impuestos diferidos	**3,725**	3,434
Pasivos por impuestos diferidos	**-6,910**	-4,488
Activos por impuestos diferidos/pasivos por impuestos diferidos, netos	**-3185**	-1054

Respecto de cada clase de diferencia temporal y respecto a cada tipo de traspasos de pérdidas fiscales no utilizadas y créditos fiscales no utilizados, los activos y pasivos por impuestos diferidos antes de compensación están resumidos en la Tabla D. 29.

D.29

Diferencial de activos y pasivos por impuestos diferidos antes de la compensación

En millones de euros	Al 31 de diciembre **2022**	2021
Activos intangibles	**78**	58
Propiedades, plantas y equipo	**201**	184
Equipo en arrendamientos operativos	**2,368**	2,329
Inventarios	**1,326**	1,123
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**360**	261
Activos diversos, principalmente otros activos financieros	**4,615**	4,356
Pérdida fiscal de ejercicios anteriores y créditos fiscales no utilizados	**368**	662
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**178**	237
Otras Provisiones	**802**	1,161
Pasivos	**2,369**	2,541
Ingresos diferidos	**359**	357
Pasivos diversos	**-**	-
	13,024	13,369
Activos por impuestos diferidos no registrados	**-214**	-263
sobre diferencias temporales	**-23**	-41
sobre pérdidas fiscales de ejercicios anteriores y créditos fiscales no utilizados	**-191**	-222
Activos por impuestos diferidos, brutos	**12,810**	13,106
Costos de desarrollo	**-4,038**	-3,776
Otros activos intangibles	**-78**	-84
Propiedades, plantas y equipo	**-2,533**	-2,252
Equipo en arrendamientos operativos	**-3,413**	-4,092
Inventarios	**-29**	-28
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**-1,549**	-1,327
Activos diversos	**-687**	-670
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**-2,940**	-1,385
Otras provisiones	**-221**	-215
Pasivos diversos	**-507**	-331
Pasivos por impuestos diferidos, brutos	**-15,995**	-14,160
Activos por impuestos diferidos/pasivos por impuestos diferidos, netos	**-3,185**	-1,054

El desarrollo de los activos por impuestos diferidos y pasivos por impuestos diferidos, netos, se muestra en la tabla D. 30.

D.30

Cambios en activos por impuestos diferidos/pasivos por impuestos diferidos, netos

En millones de euros	2022	2021
Activos por impuestos diferidos/pasivos por impuestos diferidos, netos al 1 de enero	**-1,054**	2,610
Gasto/beneficio por impuestos diferidos por operaciones continuadas en el Estado Consolidado de Resultados	**25**	-1,477
Gasto/beneficio por impuestos diferidos por operaciones discontinuadas en el Estado Consolidado de Resultados	**-**	-1
Cambio en activos por impuestos diferidos/pasivos por impuestos diferidos sobre instrumentos de capital/instrumentos de deuda incluidos en otros ingresos/pérdidas integrales	**57**	-18
Cambio en activos por impuestos diferidos/pasivos por impuestos diferidos sobre inversiones registradas con el método de participación incluidas en otros ingresos/pérdidas integrales	**-156**	-
Cambio en activos por impuestos diferidos/pasivos por impuestos diferidos sobre instrumentos financieros derivados incluidos en otros ingresos/pérdidas integrales	**-688**	362
Cambio en activos por impuestos diferidos/pasivos por impuestos diferidos por planes de pensión con prestaciones definidas incluidos en otros ingresos/pérdidas integrales	**-1,240**	-1,122
Activos/pasivos por impuestos diferidos del negocio de vehículos comerciales de Daimler, vendidos	**-**	-1,243
Otros cambios[1]	**-129**	-165
Activos por impuestos diferidos/pasivos por impuestos diferidos, netos al 31 de diciembre	**-3,185**	-1,054

1 Los otros cambios están primordialmente relacionados con cambios debido a los efectos de la conversión de divisas

Tomando en cuenta las partidas registradas en otras utilidades/pérdidas integrales (incluyendo partidas de inversiones registradas utilizando el método de participación), los gastos por el pago del impuesto sobre la renta se conforman como se muestra en la tabla D. 31.

D.31

Gasto fiscal en capital

En millones de euros	2022	2021
Gasto por impuesto sobre la renta por operaciones continuadas en el Estado Consolidado de Resultados	**-5,495**	-4,761
Gasto por impuesto sobre la renta por operaciones discontinuadas en el Estado Consolidado de Resultados	**-**	-618
Gasto/beneficio por impuesto sobre la renta registrado en otras reservas en el capital del Grupo	**-2,028**	-778
	-7,523	-6,157

En el Estado de Situación Financiera Consolidado, los activos por impuestos diferidos no registrados principalmente atribuibles a compañías extranjeras disminuyeron en € 49 millones en comparación con el 31 de diciembre de 2021. Esta disminución se debe principalmente a ajustes a pérdidas fiscales de ejercicios anteriores, especialmente como resultado de la expiración. Esto se compensó parcialmente por cambios en la conversión de divisas extranjeras sin ningún impacto sobre resultados.

Al 31 de diciembre de 2022, los activos por impuestos diferidos no registrados en el Estado Consolidado de Situación Financiera están relacionados, entre otras cosas, con pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por impuesto sobre la renta corporativo (€ 92 millones). € 4 millones de los activos por impuestos diferidos no registrados están relacionados con traspasos de pérdida por impuesto corporativo sobre la renta que vencen en 2023, € 14 millones se relacionan con traspasos de pérdida fiscal que expira en diversas fechas a partir del 2024 y hasta el 2027, € 1 millón relacionado con traspasos de pérdidas fiscales que vencen en diversas fechas desde 2028 hasta 2042, y € 73 millones relacionados con pérdida fiscal de ejercicios anteriores que pueden traspasarse de forma indefinida. Una gran proporción de los activos por impuestos diferidos no registrados está relacionada con pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por impuestos locales y estatales en las compañías de EE. UU., así como por diferencias temporales. El Grupo Mercedes-Benz cree que es más probable que no pueda utilizar esos activos por impuestos diferidos.

El Grupo tuvo pérdidas fiscales en 2022 y años anteriores en diversas subsidiarias en varios países. Después de compensar los activos por impuestos diferidos con pasivos por impuestos diferidos, los activos por impuestos diferidos registrados para esas entidades fueron por un importe de € 4 millones. El Grupo Mercedes-Benz cree que es más probable que los ingresos gravables futuros sean suficientes para permitir el uso de esos activos por impuestos diferidos. La estimación actual del Grupo sobre el importe de los activos por impuestos diferidos que se considera realizable puede cambiar en el futuro, requiriendo mayores o menores activos por impuestos diferidos no registrados.

Desde la perspectiva actual, las utilidades retenidas de subsidiarias no alemanas están grandemente destinadas a ser reinvertidas en esas operaciones. El Grupo no registró pasivos por impuestos diferidos sobre utilidades retenidas de subsidiarias no alemanas por € 27,469 millones (2021: € 24,892 millones) destinados a ser reinvertidos. Si esas utilidades se pagaran como dividendos, se gravaría un importe del 5% de conformidad con la regulación fiscal alemana y, de ser aplicable, con impuestos retenidos del extranjero. Adicionalmente, puede haber consecuencias causadas por el pago del impuesto sobre la renta en caso de que los dividendos tuvieran que ser distribuidos primero por una subsidiaria extranjera a una controladora extranjera. Por lo general, la distribución resultaría en un gasto adicional por impuesto sobre la renta. No resulta práctico estimar el monto de las diferencias temporales gravables de las utilidades en el extranjero no distribuidas.

El Grupo tiene varios temas no resueltos relacionados con impuesto sobre la renta para ejercicios fiscales abiertos con las autoridades fiscales en diversas jurisdicciones. El Grupo Mercedes-Benz cree que ha registrado pasivos adecuados para cualquier impuesto sobre la renta futuro que pueda adeudarse por todos los años fiscales abiertos. Sin embargo, no puede descartarse que los pagos fiscales puedan exceder los pasivos registrados en los estados financieros.

Debido a las futuras adjudicaciones o variaciones en las opiniones de las autoridades fiscales, no puede descartarse que Daimler pueda recibir devoluciones de años anteriores. Particularmente, desde 2012 hasta 2021, Mercedes-Benz Group AG incurrió en pérdidas relacionadas con el tipo de cambio por el financiamiento de compañías del Grupo basadas en el extranjero por un total de € 2.1 miles de millones, que fueron compensadas mediante los instrumentos correspondientes de cobertura. Para los años hasta 2021, las autoridades fiscales de Alemania consideran que las pérdidas relacionadas con el tipo de cambio por el financiamiento de compañías del Grupo no deben, por lo general, ser registradas; mientras que la compensación de utilidades provenientes de las actividades de cobertura continúe siendo gravable. En 2021, La Ley Alemana de Modernización del Impuesto Sobre la Renta Corporativo estipuló que esas pérdidas por tipo de cambio por lo general son deducibles. Sin embargo, esto solo será aplicable a partir de 2022. La compañía no comparte la opinión legal representada por las autoridades fiscales para los años hasta el 2021. Mientras tanto, también se ha presentado una demanda ante el Tribunal Financiero.

11. ACTIVOS INTANGIBLES

En la siguiente tabla D. 32 se muestra el comportamiento de los activos intangibles.

Al 31 de diciembre de 2022, el crédito mercantil por € 389 millones (2021: € 389 millones) está relacionado con el segmento Mercedes-Benz Mobility y el crédito mercantil por € 337 millones (2021: € 352 millones) está relacionado con el segmento Mercedes-Benz Autos y crédito mercantil por € 23 millones (2021: € 23 millones) está relacionado con el Segmento Mercedes-Benz Vanes.

Los activos intangibles no amortizables están relacionados, principalmente, con crédito mercantil y costos de desarrollo de proyectos que aún no han sido concluidos (valor en libros al 31 de diciembre de 2022: € 4,496 millones; 2021: € 4,201 millones). Además, otros activos intangibles con un valor en libros de € 190 millones (2021, de € 135 millones) no son amortizables. Estos activos intangibles no amortizables son derechos de distribución en los segmentos automotrices con vidas útiles indefinidas. El Grupo planea continuar utilizando estos activos sin cambio.

D.32

Activos intangibles

En millones de euros	Crédito Mercantil (Adquirido)	Costos de desarrollo (generados internamente)[2]	Otros activos intangibles (adquiridos)	Total
Costos de adquisición/fabricación				
Saldo al 1 de enero de 2021	1,484	21,666	4,878	28,028
Adiciones	171	2,378	355	2,904
Reclasificación a activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler disponibles para distribución o venta	**-787**	**-2,770**	**-1,009**	**-4,566**
Enajenaciones	-	-2,118	-347	-2,465
Otros cambios[1]	26	-1	-2	23
Saldo al 31 de diciembre de 2021	894	19,155	3,875	23,924
Adiciones	-	**2,983**	**497**	**3,480**
Enajenaciones	**-4**	**-360**	**-186**	**-550**
Otros cambios[1]	**-14**	**-45**	**10**	**-49**
Saldo al 31 de diciembre de 2022	**876**	**21,733**	**4,196**	**26,805**
Depreciación/deterioro				
Saldo al 1 de enero de 2021	263	8,559	2,807	11,629
Adiciones	-	2,073	490	2,563
Reclasificación a activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler disponibles para distribución o venta	**-139**	**-2,066**	**-682**	**-2,887**
Enajenaciones	-	-2,106	-278	-2,384
Otros cambios[1]	6	-2	-6	-2
Saldo al 31 de diciembre de 2021	130	6,458	2,331	8,919
Adiciones	-	**2,061**	**348**	**2,409**
Enajenaciones	**-1**	**-317**	**-68**	**-386**
Otros cambios[1]	**-2**	**-6**	**2**	**-6**
Saldo al 31 de diciembre de 2022	**127**	**8,196**	**2,613**	**10,936**
Valor en libros al 31 de diciembre de 2021	764	12,697	1,544	15,005
Valor en libros al 31 de diciembre de 2022	**749**	**13,537**	**1,583**	**15,869**

1 Primordialmente cambios por conversión de divisas.

2 Incluyendo costos de empréstitos capitalizados sobre costos de desarrollo por € 79 millones (2021: € 45 millones). Amortización por un importe de € 9 millones (2021: € 10 millones)

El crédito mercantil reportado en las partidas “reclasificación a activos disponibles para su distribución o venta del negocio de vehículos comerciales de Daimler” incluye el crédito mercantil de las unidades generadoras de efectivo Daimler Camiones y Daimler Autobuses. Adicionalmente, partes del crédito mercantil de la unidad generadora de efectivo Mercedes-Benz Mobility están asignados, mismas que fueron determinadas en base a los valores relativos de las operaciones comerciales enajenadas y que se conservan. Antes de su clasificación como disponibles para la venta o distribución, todos los activos y pasivos fueron valuados de conformidad con la NIIF aplicable.

.

La tabla D .33 muestra los rubros del Estado Consolidado de Resultados en el que se incluye el gasto total de amortización de activos intangibles.

D.33

Gasto en amortización por activos intangibles en el Estado Consolidado de Resultados[1]

En millones de euros	**2022**	2021
Costo de ventas	**2,265**	2,402
Gastos de ventas	**54**	53
Gastos de administración	**69**	75
Costos de investigación y desarrollo no capitalizado	**21**	33
	2,409	2,563

1 El ejercicio anterior incluye la amortización del negocio de vehículos comerciales de Daimler hasta el 31 de julio de 2021.

12. PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPO

Las Propiedades, plantas y equipo tal como se muestran en el Estado Consolidado de Situación Financiera con un valor en libros de € 27,250 millones (2021: € 27,859) también incluyen activos por derechos que el Grupo recibió como arrendatario.

Las Propiedades, plantas y equipo, excluyendo activos por derechos de uso, se integran como se muestra en la tabla D. 34.

En 2022, se dedujeron subsidios gubernamentales por € 96 millones (2021: € 69 millones) del valor en libros de propiedades, plantas y equipo.

D.34

Propiedades, plantas y equipo (excluyendo activos de derecho de uso)

En millones de euros	Terrenos, derechos sobre terrenos y construcciones, incluyendo construcciones en terrenos de terceros	Equipo y maquinaria técnicos	Otro equipo, equipo de fábrica y oficina	Pagos anticipados y construcciones en proceso	Total
Costos de adquisición/fabricación					
Saldo al 1 de enero de 2021	19,968	28,662	34,273	3,906	86,809
Adiciones	164	640	1,424	1,802	4,030
Reclasificaciones	517	1,277	668	-2,462	-
Reclasificación a activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler disponibles para distribución o venta	-4,821	-6,704	-6,934	-627	-19,086
Enajenaciones	-282	-836	-1,394	-252	-2,764
Otros cambios[1]	-141	-221	357	-172	-177
Saldo al 31 de diciembre de 2021	15,405	22,818	28,394	2,195	68,812
Adiciones	**112**	**467**	**1,375**	**1,467**	**3,421**
Reclasificaciones	**165**	**893**	**972**	**-2,030**	-
Enajenaciones	**-389**	**-984**	**-1,165**	**-130**	**-2,668**
Otros cambios[1]	**37**	**-23**	**122**	**15**	**151**
Saldo al 31 de diciembre de 2022	**15,330**	**23,171**	**29,698**	**1,517**	**69,716**
Depreciación/deterioro					
Saldo al 1 de enero de 2021	9,647	18,588	26,815	223	55,273
Adiciones	418	1,657	1,638	2	3,715
Reclasificaciones	-	3	-3	-	-
Reclasificación a activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler disponibles para distribución o venta	-2,415	-4,869	-5,375	-10	-12,669
Enajenaciones	-179	-767	-1,223	-	-2,169
Otros cambios[1]	-291	-255	275	-215	-486
Saldo al 31 de diciembre de 2021	7,180	14,357	22,127	-	43,664
Adiciones	**331**	**1,498**	**1,637**	**18**	**3,484**
Reclasificaciones	-	**7**	**-7**	-	-
Enajenaciones	**-117**	**-848**	**-1,024**	**-1**	**-1,990**
Otros cambios[1]	**-52**	**-13**	**99**	-	**34**
Saldo al 31 de diciembre de 2022	**7,342**	**15,001**	**22,832**	**17**	**45,192**
Valor en libros al 31 de diciembre de 2021	8,225	8,461	6,267	2,195	25,148
Valor en libros al 31 de diciembre de 2022	**7,988**	**8,170**	**6,866**	**1,500**	**24,524**

1 Primordialmente cambios por conversión de divisas. En 2021, existieron efectos contrarios por la desconsolidación de propiedades, plantas y equipo en el segmento Mercedes-Benz Autos, que se deterioró en 2020. Estos fueron por un importe aproximado de € 1,0 miles de millones antes de depreciación y deterioro.

La Tabla D 35 muestra la integración de los activos por derecho de uso.

D. 35

Activos de derecho de uso

En millones de euros	Al 31 de diciembre 2022	2021
Terrenos, derechos sobre terrenos y construcciones	**2,241**	2,320
Equipo y maquinaria técnicos	**451**	356
Otros equipos, equipo de fábrica y oficina	**34**	35
	2,726	2,711

Las tablas D 36, D 37 y D 38 muestran información adicional relacionada con contabilidad de arrendatario.

D. 36

Adiciones y depreciación por activos de derecho de uso

En millones de euros	**2022**	2021
Adiciones a activos de derecho de uso	**923**	918
Depreciaciones por		
Terrenos, derechos sobre terrenos y construcciones	**482**	573
Equipo y maquinaria técnicos	**134**	112
Otros equipos, equipo de fábrica y oficina	**21**	30
	637	715

D. 37

Gastos relacionados con contabilidad de arrendatario

En millones de euros	**2022**	2021
Gastos por intereses por transacciones de arrendamiento	**54**	51
Gastos por arrendamientos a corto plazo	**20**	31
Gastos por arrendamientos de activos de valor bajo	**11**	14
Gastos por pagos de arrendamientos variables	**27**	15

D. 38

Salidas de efectivo relacionadas con contabilidad de arrendatario

En millones de euros	**2022**	2021
Salida de efectivo total por contratos de arrendamiento	**625**	868
Salidas de efectivo futuras que no se reflejan en pasivos por arrendamientos	**1,876**	608

Las Notas 1, 25 y 34 muestran información adicional relacionada con contabilidad de arrendatario.

13. EQUIPO EN ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS

La tabla D 39 presenta el comportamiento del rubro de equipo en arrendamientos operativos.

D.39

Equipo en arrendamientos operativos En millones de euros	
Costos de adquisición/fabricación	
Saldo al 1 de enero de 2021	62,604
Adiciones	20,265
Reclasificación a activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler disponibles para distribución o venta	-6,748
Enajenaciones	-21,864
Otros cambios[1]	3,350
Saldo al 31 de diciembre de 2021	57,607
Adiciones[2]	**17,263**
Enajenaciones	**-20,200**
Otros cambios[1]	**1,356**
Saldo al 31 de diciembre de 2022	56,026
Depreciación/deterioro	
Saldo al 1 de enero de 2021	15,052
Adiciones	8,073
Reclasificación a activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler disponibles para distribución o venta	-2,479
Enajenaciones	-8,040
Otros cambios[1]	530
Saldo al 31 de diciembre de 2021	13,136
Adiciones	**7,360**
Enajenaciones	**-6,341**
Otros cambios[1]	**319**
Saldo al 31 de diciembre de 2022	**14,474**
Valor en libros al 31 de diciembre de 2021	44,471
Valor en libros al 31 de diciembre de 2022	**41,552**

1 Principalmente cambios por conversión de divisas.
2 Las adiciones incluyen € 8,718 millones que no fueron adquiridas a distribuidores externos.

El valor en libros del equipo en arrendamientos operativos incluye activos de derecho de uso arrendados de arrendamientos principales registrados con el Grupo Daimler Truck por un importe de € 0.5 mil millones (2021: € 1.1 miles de millones)

Al 31 de diciembre de 2022, se tenía hipotecado equipo en arrendamientos operativos con un valor en libros de € 9,663 millones, como garantía por los pasivos resultantes de operaciones ABS. (31 de diciembre de 2021: € 12,915 millones). Estos pasivos están relacionados con una transacción de bursatilización de futuros pagos de arrendamientos sobre vehículos en arrendamiento (Ver Nota 25).

Pagos de arrendamientos

Los vencimientos de los pagos futuros de arrendamientos no cancelables al Grupo Mercedes-Benz por equipo en arrendamientos operativos son los que se muestran en la tabla D 40.

D.40

Vencimiento de pagos de arrendamiento no descontados por equipo en arrendamientos operativos		
	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
En millones de euros		
Vencimiento		
En el transcurso de un año	**7,307**	8,092
Entre uno y dos años	**5,390**	5,343
Entre dos y tres años	**2,170**	2,962
Entre dos y tres años	**861**	1,167
Entre tres y cuatro años	**861**	1,167
Entre cuatro y cinco años	**222**	246
Después de cinco años	**122**	89
Total pagos de arrendamiento	**16,072**	17,899

14. INVERSIONES REGISTRADAS UTILIZANDO EL MÉTODO DE PARTICIPACIÓN

La tabla D 41 muestra los valores en libros y utilidades/pérdidas por inversiones registradas con el método de participación.

La tabla D 42 muestra las cifras clave de las inversiones en compañías asociadas registradas con el método de participación en los Estados Financieros Consolidados del Grupo.

D.41

Valores en libros y utilidades/pérdidas resumidos sobre inversiones registradas con el método de participación

	Compañías asociadas	Negocios conjuntos	Total
En millones de euros			
Al 31 de diciembre de 2022			
Importe en libros de acuerdo con el método de participación[1]	**12,539**	**991**	**13,530**
Utilidades/pérdidas de acuerdo con el método de participación[1]	**1,934**	**-202**	**1,732**
Al 31 de diciembre de 2021			
Importe en libros de acuerdo con el método de participación[1]	12,652	936	13,588
Utilidades/pérdidas de acuerdo con el método de participación[1]	1,539	-187	1,352

1 Incluyendo ajustes a nivel de inversionistas.

D.42

Cifras clave sobre participaciones en compañías relacionadas contabilizadas utilizando el método de participación

	Daimler Truck[3]	BBAC	Otras	Total
En millones de euros				
Al 31 de diciembre de 2022				
Participación en el capital (en %)	**30.0**	**49.0**	-	-
Precio en el mercado de valores[1]	**7,149**	-	-	-
Importe en libros de acuerdo con el método de participación[2]	**8,199**	**2,973**	**1,367**	**12,539**
Utilidades/pérdidas de acuerdo con el método de participación[2]	**226**	**1,711**	**-3**	**1,934**
Al 31 de diciembre de 2021				
Participación en el capital (en %)	35.0	49.0	-	-
Precio en el mercado de valores[1]	9,301	-	-	-
Importe en libros de acuerdo con el método de participación[2]	8,762	2,753	1,137	12,652
Utilidades/pérdidas de acuerdo con el método de participación[2]	-1	1,553	-13	1,539

1 Precios proporcionales en el mercado de valores.
2 Incluyendo ajustes a nivel inversionista.
3 Las cifras para las utilidades/pérdidas de acuerdo con el método de participación de Daimler Truck durante el año 2021 son para el período del 10 de diciembre al 31 de diciembre de 2021.

Compañías asociadas

Daimler Truck

El Grupo Daimler Truck es uno de los fabricantes de vehículos comerciales más grande del mundo. Su cartera de productos incluye camiones de peso ligero, medio y pesados, autobuses de ciudad y autobuses interurbanos, autobuses de pasajeros y chasis de autobús. Además, se ofrecen servicios financieros alineados a la cartera de producto. La inversión se reporta en la reconciliación de los segmentos de información del Grupo.

Al 31 de diciembre de 2021, el Grupo Mercedes-Benz tenía una participación del 35 % en Daimler Truck Holding AG. En enero de 2022, aproximadamente el 5 % de las acciones de Daimler Truck Holding AG fueron transferidas a Mercedes-Benz Pension Trust e.V. y fueron aportadas a los activos del plan de pensiones. Como resultado de esta transacción, la participación accionaria en Daimler Truck para el método de participación disminuyó hasta aproximadamente 30 % y, por lo tanto, el valor en libros de acuerdo con el método de participación disminuyó en € 1,250 millones.

La aportación extraordinaria por un importe de € 1,309 millones a activos del plan de pensiones correspondió al valor razonable de los activos aportados y la fecha de aportación. La utilidad por un importe de € 59 millones por la aportación no fue efectiva en dinero y se muestra en utilidades/pérdidas sobre inversiones registradas con el método de participación que se informan en la reconciliación.

Las Notas 3 y 38 muestran información adicional.

BBAC

Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) fabrica y distribuye automóviles y refacciones Mercedes-Benz en China. La inversión y la participación proporcional en los resultados de BBAC se asignan al segmento de Mercedes-Benz Autos.

Durante el segundo trimestre de 2022, los accionistas de BBAC aprobaron el pago de un dividendo por € 653 millones para el segundo semestre del ejercicio fiscal 2021. Durante el cuarto trimestre, se aprobó la distribución de un dividendo adicional para el ejercicio fiscal 2022 por € 761 millones. De esta forma, las distribuciones redujeron el valor en libros de la participación accionaria de conformidad. El pago de los dividendos resultó en una entrada de efectivo de € 1,431 millones debido al tipo de cambio. Durante el año anterior, se aprobaron dos dividendos por un total de € 1,533 millones que resultaron en una entrada de efectivo por € 1,523 millones como resultado de los efectos del tipo de cambio.

El Grupo Mercedes-Benz planea aportar capital adicional por un total de € 0.2 mil millones de conformidad con su índice de participación accionaria en BBAC.

Otras compañías asociadas

En el cuarto trimestre de 2021, debido al desempeño comercial de **BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor)**, el Grupo registró un deterioro de € 120 millones sobre el valor en libros de su inversión en BAIC Motor. Los gastos se incluyeron en la partida de utilidad/pérdida en inversiones registradas con el método de participación. La inversión se informa en la reconciliación en los segmentos de información del Grupo.

En marzo de 2021, Daimler Financial Services Investment Company LLC vendió todas sus acciones en **Via Transportation Inc., USA** a accionistas externos. La venta resultó en ingresos antes de impuestos por un importe de € 89 millones, que se informa en la partida resultados sobre inversiones registradas utilizando el método de participación, neto. La compañía había sido asignada al segmento Mercedes-Benz Mobility.

La Tabla D 43 muestra la información financiera resumida total de acuerdo con las NIIF para las compañías asociadas significativas contabilizadas utilizando el método de participación después de la asignación del precio de compra, que es la base para la contabilidad de acuerdo con el método de participación en los Estados Financieros Consolidados del Grupo.

D.43

Información financiera resumida según las NIIF sobre compañías asociadas significativas contabilizadas utilizando el método de participación

	Daimler Truck[1]		BBAC[2]	
	2022	2021	**2022**	2021
En millones de euros				
Información en el estado de resultados				
Ingresos por ventas	**50,945**	28,418	**24,820**	21,288
Utilidad/pérdida después de impuestos	**2,763**	2,265	**3,649**	3,205
Otra utilidad/pérdida integral	**1,320**	1,196	**52**	-34
Total utilidad/pérdida integral	**4,083**	3,461	**3,701**	3,171
Información en el estado de situación financiera y reconciliación con los importes en libros de acuerdo con el método de participación				
Activos no circulantes	**38,957**	33,561	**7,101**	7,179
Activos circulantes	**32,371**	28,370	**9,361**	8,197
Pasivos no circulantes	**22,451**	17,962	**1,122**	1,112
Pasivos circulantes	**21,150**	18,816	**8,592**	8,116
Capital (incluyendo participaciones minoritarias)	**27,727**	25,153	**6,748**	6,148
Capital (excluyendo participaciones minoritarias) atribuible al Grupo	**8,107**	8,579	**3,306**	3,013
Utilidad (-)/pérdida (+) no realizada sobre ventas a/compras a	-	-	**-332**	-258
Otros efectos de reconciliación incluyendo crédito mercantil de acuerdo con el método de participación y deterioros sobre la inversión	**92**	183	**-1**	-2
Importe en libros de acuerdo con el método de participación	**8,199**	8,762	**2,973**	2,753

1 Daimler Truck:
Cifras para el estado de resultados relacionadas con el período del 1 de enero al 31 de diciembre.
Cifras para el estado de situación financiera y la reconciliación con los importes en libros de acuerdo con el método de participación relacionados con el balance general con fecha 31 de diciembre e incluyen ajustes a nivel inversionista.

2 BBAC:
Cifras para el estado de resultados relacionadas con el período del 1 de enero al 31 de diciembre.
Cifras para el estado de situación financiera y la reconciliación con los importes en libros de acuerdo con el método de participación relacionados con el balance general con fecha 31 de diciembre e incluyen ajustes a nivel inversionista.

Negocios conjuntos

El Incremento del valor en libros de los negocios conjuntos se debe principalmente a la conclusión de la adquisición de una participación del 33.33 % en Automotive Cells Company SE (ACC) en mayo de 2022. La Nota 4 ofrece más información.

Durante el cuarto trimestre de 2021, los accionistas de Daimler Great China Ltd., y BYD Automotive Industry Co., Ltd (BYD) firmaron un contrato sobre la realineación estructural del negocio conjunto **Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd. (DENZA)**. En el primer trimestre de 2022, el Grupo Mercedes-Benz aportó capital adicional por € 0.1 mil millones a su inversión en DENZA de conformidad con su participación accionaria del 50 % en ese momento. Al 30 de junio de 2022 el Grupo transfirió el 40 % de las acciones de DENZA a BYD. Después de la transferencia de capital, el Grupo Mercedes-Benz tiene una participación en el capital del 10% en tanto que BYD es titular del 90%. Ahora DENZA se incluye en los Estados Financieros Consolidados como instrumento de capital de conformidad con la NIIF 9. La La compañía es asignada al segmento Mercedes-Benz Autos. La transacción no ha tenido efectos sustanciales sobre la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera.

La tabla D 44 muestra información financiera acumulada resumida para las otras inversiones menores contabilizadas utilizando el método de participación después de la asignación del precio de compra y de forma prorrateada.

La Nota 38 contiene información adicional sobre inversiones contabilizadas utilizando el método de participación.

D.44

Información financiera agregada resumida sobre inversiones menores de acuerdo con el método de participación

	Compañías asociadas		Negocios conjuntos	
	2022	2021	**2022**	2021
En millones de euros				
Información financiera agregada resumida (prorrateada)				
Utilidad/pérdida después de impuestos	**13**	30	**-193**	-109
Otra utilidad/pérdida integral	**-60**	38	**-**	3
Total utilidad/pérdida integral	**-47**	68	**-193**	-106

15. Cuentas por cobrar por servicios financieros

La tabla D 45 muestra los componentes de cuentas por cobrar por servicios financieros.

Tipos de cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con clientes incluyen cuentas por cobrar por financiamiento de créditos para clientes que adquirieron un vehículo, o bien con un distribuidor, o directamente con el Grupo Mercedes-Benz.

Las cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con distribuidores representan préstamos para programas de financiamiento de piso para vehículos vendidos por el negocio automotriz del Grupo a distribuidores, o préstamos para la activos adquiridos por distribuidores a terceros, principalmente vehículos usados o propiedades.

Las cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero consisten en cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento para los que casi todos los riesgos y recompensas incidentales a los objetos del arrendamiento son transferidos al arrendatario.

Todos los efectos de flujo de efectivo atribuibles a cuentas por cobrar por servicios financieros se presentan dentro de efectivo proveniente de/utilizado para actividades de operación en el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo.

La tabla D 46 muestra los vencimientos de pagos contractuales futuros de arrendamiento y el comportamiento de pagos de arrendamiento a valor en libros de las cuentas por cobrar por arrendamientos financieros.

En 2022, el Grupo Mercedes-Benz registró una ganancia por € 177 millones (2021: € 203 millones) como la diferencia entre adiciones a cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero y el valor en libros de los activos subyacentes.

Reservas por Pérdidas

El comportamiento de reservas por pérdidas por cuentas por cobrar por servicios financieros debido a pérdidas crediticias esperadas se muestra en la Tabla D 47.

Los valores en libros de cuentas por cobrar por servicios financieros con base en contratos modificados que se muestran en la etapa 2 y 3, fueron por un importe de € 223 millones al 31 de diciembre de 2022 (2021: € 392 millones). Además, los valores en libros por un importe de € 135 millones (2021: € 210 millones) en relación con modificaciones contractuales se reclasificaron de la etapa 2 y etapa 3 a la etapa 1 al 31 de diciembre de 2022.

Riesgos crediticios

La información sobre riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros se muestra en la Tabla D 48.

Los mayores períodos de incumplimiento resultan, por lo general, en mayores reservas.

Al inicio de los contratos, se acordaron garantías de por lo menos, de forma general, el 100% de los valores en libros, mismas que están respaldadas por los vehículos con base en los contratos subyacentes. A lo largo de los términos contractuales, los importes de las garantías se incluyen en el cálculo de las provisiones por riesgos, por lo que los valores en libros de contratos con deterioro crediticio están primordialmente respaldados por los vehículos subyacentes.

La Nota 34 ofrece información adicional sobre deterioros, riesgos financieros y los tipos de riesgos.

Al 31 de diciembre de 2022, se hipotecaron cuentas por cobra por servicios financieros con valor en libros de € 11,931 millones (2021: € 10,378 millones) como garantía por pasivos por las operaciones ABS (ver nota 25).

D.45

Cuentas por cobrar por servicios financieros

	Al 31 de diciembre, 2022			Al 31 de diciembre, 2021		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Ventas por financiamiento con clientes	**19,188**	**32,223**	**51,411**	18,463	32,055	50,518
Ventas por financiamiento con distribuidores	**11,198**	**3,504**	**14,702**	7,726	2,432	10,158
Contratos de arrendamiento financiero	**7,009**	**12,296**	**19,305**	7,327	12,117	19,444
Cuentas por cobrar de valor residual	**439**	**890**	**1,329**	550	914	1,464
Importe en libros, bruto	**37,834**	**48,913**	**86,747**	34,066	47,518	81,584
Reservas para pérdidas	**-522**	**-676**	**-1,198**	-396	-563	-959
Valor en libros, neto	**37,312**	**48,237**	**85,549**	33,670	46,955	80,625

D.46

Comportamiento de cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero

	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
En millones de euros		
Pagos de arrendamientos contractuales futuros	**17,426**	17,060
Pagaderos		
En el transcurso de un año	**6,527**	6,808
Entre uno y dos años	**5,168**	4,737
Entre dos y tres años	**2,699**	2,540
Entre tres y cuatro años	**1,776**	1,733
Entre cuatro y cinco años	**1,044**	965
Más de cinco años	**212**	277
Valores residuales no garantizados	**3,663**	4,011
Inversión bruta	**21,089**	21,071
Ingresos financieros no ganados	**-1,784**	-1,627
Importe en libros, bruto	**19,305**	19,444
Reserva por pérdidas	**-454**	-259
Importe en libros, neto	**18,851**	19,185

D.47

Comportamiento de reservas para pérdidas por cuentas por cobrar por servicios financieros debido a pérdidas crediticias esperadas

En millones de euros	Pérdida crediticia esperada a 12 meses (Etapa 1)	Pérdida crediticia esperada durante la vida: No deterioradas por crédito (Etapa 2)	Pérdida crediticia esperada durante la vida: Deterioradas por crédito (Etapa 3)	Total
Saldo al 1 de enero de 2021	453	254	891	1,598
Adiciones	204	46	253	503
Cambios por reevaluación	-47	68	318	339
Uso	-20	-18	-211	-249
Reversiones	-275	-118	-419	-812
Transferencia a etapa 1	135	-89	-46	-
Transferencia a etapa 2	-34	59	-25	-
Transferencia a etapa 3	-5	-38	43	-
Activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler disponibles para distribución	-91	-33	-269	-393
Conversión de divisas y otros cambios	19	11	21	51
Saldo al 31 de diciembre de 2021[1]	339	142	556	1,037
Adiciones	**158**	**39**	**215**	**412**
Cambios por reevaluación	**39**	**89**	**330**	**458**
Uso	**-2**	**-14**	**-104**	**-120**
Reversiones	**-174**	**-58**	**-250**	**-482**
Transferencia a etapa 1	**61**	**-41**	**-20**	-
Transferencia a etapa 2	**-25**	**41**	**-16**	-
Transferencia a etapa 3	**-5**	**-25**	**30**	-
Conversión de divisas y otros cambios	**-27**	**-3**	**-77**	**-107**
Saldo al 31 de diciembre de 2022	**364**	**170**	**664**	**1,198**

1 Incluyendo la parte del valor en libros, bruto, que se reclasificó a la partida "Activos disponibles para la venta" del Estado Consolidado de Situación Financiera.

D.48

Riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros

En millones de euros	Pérdida crediticia esperada a 12 meses (Etapa 1)	Pérdida crediticia esperada durante la vida: No deterioradas por crédito (Etapa 2)	Pérdida crediticia esperada durante la vida: Deterioradas por crédito (Etapa 3)	Total
Al 31 de diciembre de 2022				
Importe en libros, bruto	**80,852**	**4,277**	**1,618**	**86,747**
De este				
No vencido	**80,192**	**3,061**	**268**	**83,521**
Vencido 30 días y menos	**631**	**537**	**239**	**1,407**
Vencido 31 a 60 días	**20**	**464**	**46**	**530**
Vencido 61 a 90 días	**9**	**215**	**42**	**266**
Vencido 91 a 180 días	-	-	**425**	**425**
Vencido más de 180 días	-	-	**598**	**598**
Al 31 de diciembre de 2021[1]				
Valor en libros, bruto	79,271	3,053	1,566	83,890
De este				
No vencido	78,742	2,033	353	81,128
Vencido 30 días y menos	521	394	93	1,008
Vencido 31 a 60 días	8	430	54	492
Vencido 61 a 90 días	-	194	50	244
Vencido 91 a 180 días	-	2	368	370
Vencido más de 180 días	-	-	648	648

1 Incluyendo la parte del valor en libros, bruto, que se reclasificó a la partida "Activos disponibles para la venta" del Estado Consolidado de Situación Financiera.

16. TÍTULOS DE DEUDA NEGOCIABLES E INVERSIONES SIMILARES

Los títulos de deuda negociables e inversiones similares por un valor en libros de € 7,060 millones (2021: € 7,579 millones) son parte de la gestión de la liquidez del Grupo e incluyen instrumentos financieros registrados a valor razonable a través de otra utilidad integral, a valor razonable a través de resultados, o a costo amortizado.

Cuando un requerimiento de liquidez a corto plazo se cubre con valores que cotizan en bolsa, esos valores se presentan como activos circulantes.

Al 31 de diciembre de 2022, el Grupo tenía instrumentos de deuda negociables e inversiones similares por un importe de € 0.1 mil millones (2021: € 0.4 mil millones) que pueden ser utilizados como garantía para transacciones en el mercado abierto con el Deutsche Bundesbank.

Para más información sobre los títulos de deuda negociables e inversiones similares, ver la nota 33.

17. OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

La partida "Otros activos financieros" que se muestra en el Estado Consolidado de Situación Financiera se integra tal como se muestra en la tabla D 49.

Otros activos financieros registrados a su valor razonable a través de resultados se relacionan exclusivamente con instrumentos financieros derivados no utilizados en la contabilidad de coberturas.

Al 31 de diciembre de 2022, se hipotecaron cuentas por cobrar con un valor en libros de € 461 millones (2021: € 908 millones) como garantía por pasivos.

La Nota 33 ofrece información adicional sobre otros activos financieros.

D.49

Otros Activos Financieros

	Al 31 de diciembre de 2022			Al 31 de diciembre de 2021		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	-	1,439	1,439	-	1,576	1,576
Registrados a valor razonable en otros ingresos integrales	-	768	768	-	911	911
Registrados a valor razonable en resultados	-	671	671	-	665	665
Instrumentos financieros derivados utilizado en contabilidad de coberturas	468	1,995	2,463	128	892	1,020
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	442	142	584	38	23	61
Otras cuentas por cobrar y otros activos financieros diversos	2,543	902	3,445	2,913	690	3,603
	3,453	4,478	7,931	3,079	3,181	6,260

18. OTROS ACTIVOS

La partida de otros activos no financieros se compone de los elementos que se muestran en la tabla D 50.

La partida de otros reembolsos previstos está predominantemente relacionada con reclamaciones de recuperación interpuestas por nuestros proveedores en relación con las garantías de producto emitidas.

D.50

Otros Activos

	Al 31 de diciembre de 2022			Al 31 de diciembre de 2021		
En millones de euros	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
Reembolsos por devoluciones de impuestos sobre la renta	**577**	**402**	**979**	591	398	989
Reembolsos por devoluciones de otros impuestos	**2,509**	**37**	**2,546**	2,282	40	2,322
Otros reembolsos esperados	**174**	**153**	**327**	187	155	342
Gastos amortizados	**451**	**83**	**534**	445	121	566
Activo por planes de pensiones con prestaciones definidas	-	**738**	**738**	-	608	608
Otros	**761**	**264**	**1,025**	568	214	782
	4,472	**1,677**	**6,149**	4,073	1,536	5,609

19. INVENTARIOS

Los inventarios están integrados tal como se muestra en la Tabla D 51.

D.51

Inventario

	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
En millones de euros		
Materias primas y suministros de fabricación	**2,909**	2,488
Trabajo en proceso	**3,491**	3,969
Productos terminados, refacciones y productos disponibles para reventa	**19,058**	14,829
Pagos anticipados a proveedores	**163**	180
	25,621	21,466

Los inventarios incrementaron de forma importante en comparación con el 31 de diciembre de 2021 como resultado de altos niveles de inventario destinados a entregas.

El monto de la cancelación de inventarios a valor neto realizable registrado como gasto en el costo de ventas fue de € 543 millones en 2022 (2021: € 231 millones). Los inventarios que se espera recuperar o compensar después de más de doce meses ascendieron a € 724 millones al 31 de diciembre de 2022 (31 de diciembre 2021: € 755 millones) y constan, principalmente, de refacciones.

Para garantizar obligaciones por cuentas de retiro parcial y trabajo de largo plazo, varios automóviles de la compañía y automóviles de demostración incluidos en los inventarios de Mercedes-Benz AG se hipotecaron como garantía al Daimler Pension Trust e.V., por un importe de € 854 millones al 31 de diciembre de 2022 (2021: € 791 millones).

20. CUENTAS POR COBRAR COMERCIALES

Las cuentas por cobrar comerciales están integradas tal y como se muestra en la tabla D 52.

D.52

Cuentas por cobrar comerciales

	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
En millones de euros		
Valor en libros, bruto	**8,290**	7,818
Reservas por pérdidas	**-190**	-145
Valor en libros, neto	**8,100**	7,673

Al 31 de diciembre de 2022, € 48 millones de las cuentas por cobrar comerciales vencen después de un año (2021: € 32 millones).

Las cuentas por cobrar comerciales son primordialmente cuentas por cobrar por contratos con clientes dentro del alcance de la NIIF 15.

Reservas por Pérdidas.

El comportamiento de las reservas por pérdidas debido a pérdidas crediticias anticipadas por cuentas por cobrar comerciales se muestra en la tabla D 53.

D.53

Comportamiento de reservas para pérdidas por cuentas por cobrar comerciales debido a pérdidas crediticias esperadas

En millones de euros	Pérdida crediticia esperada durante la vida: No deterioradas por crédito (Etapa 2)	Pérdida crediticia esperada durante la vida: Deterioradas por crédito (Etapa 3)	Total
Saldo al 1 de enero de 2021	101	123	224
Adiciones	17	44	61
Cambios por reevaluación	-	6	6
Uso	-15	-14	-29
Reversiones	-19	-46	-65
Transferencia a etapa 2	-4	4	-
Transferencia a etapa 3	-	-	-
Activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler disponibles para distribución	-26	-28	-54
Conversión de divisas y otros efectos	2	-	2
Saldo al 31 de diciembre de 2021	56	89	145
Adiciones	**32**	**87**	**119**
Cambios por reevaluación	**2**	**6**	**8**
Uso	**-4**	**-21**	**-25**
Reversiones	**-16**	**-38**	**-54**
Transferencia a etapa 2	-	-	-
Transferencia a etapa 3	**-4**	**4**	-
Conversión de divisas y otros efectos	**4**	**-7**	**-3**
Saldo al 31 de diciembre de 2022	**70**	**120**	**190**

Riesgos crediticios

La información sobre riesgos crediticios incluidos en las cuentas por cobrar comerciales se muestra en la tabla D 54.

D.54

Riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar comerciales

En millones de euros	Pérdida crediticia esperada durante la vida: No deterioradas por crédito (Etapa 2)	Pérdida crediticia esperada durante la vida: Deterioradas por crédito (Etapa 3)	Total
Al 31 de diciembre, 2022			
Valor en libros, bruto	7,923	367	8,290
De este			
No vencido	6,691	41	6,732
Vencido 30 días y menos	659	5	664
Vencido 31 a 60 días	224	-	224
Vencido 61 a 90 días	108	-	108
Vencido 91 a 180 días	108	39	147
Vencido más de 180 días	133	282	415
Al 31 de diciembre de 2021[1]			
Valor en libros, bruto	7,731	117	7,848
De este			
No vencido	6,788	2	6,790
Vencido 30 días y menos	566	1	567
Vencido 31 a 60 días	102	-	102
Vencido 61 a 90 días	36	1	37
Vencido 91 a 180 días	56	36	92
Vencido más de 180 días	183	77	260

1 Incluyendo la parte de reservas que fue reclasificada a la partida "Activos disponibles para venta) en el Estado Consolidado de Situación Financiera.

La Nota 34 brinda información adicional sobre riesgos financieros y tipos de riesgos.

21. CAPITAL

El Estado Consolidado de Variaciones en el Capital se muestra en la tabla D 05.

Capital social.

El capital social (capital autorizado) está dividido en acciones sin valor nominal. La totalidad de las acciones se encuentran pagadas. Cada acción da derecho a un voto en la Asamblea Anual de Accionistas de Mercedes-Benz Group AG y, en caso de ser aplicable, con excepción de cualquier nueva acción que potencialmente no tenga derecho a recibir dividendos, a una parte equitativa de las utilidades, tal y como se define en la distribución de dividendos resuelta en la Asamblea Anual de Accionistas. Cada acción representa un monto proporcional de aproximadamente € 2.87 del capital social.

A partir del 1º de enero de 2021, no ha existido ningún cambio en el número de acciones en circulación/ emitidas. El número al 31 de diciembre de 2022 es de 1,070 millones, sin cambio en comparación con el 31 de diciembre de 2021.

Capital autorizado.

La Asamblea Anual de Accionistas celebrada el 5 de abril de 2018, autorizó al Consejo de Administración, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, el aumento del capital social de Daimler AG en el período que concluye el 4 de abril de 2023 por un total de € 1.0 miles de millones en un solo monto o en montos parciales por separado en diferentes momentos mediante la emisión de nuevas acciones nominativas, sin valor nominal a cambio de aportaciones en efectivo y en especie (Capital Autorizado 2018). Las nuevas acciones deben ofrecerse en general a accionistas para suscripción (también mediante suscripción indirecta de conformidad con el Párrafo 1 Apartado 5 de la Sección 186 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Entre otras cosas, se autorizó al Consejo de Administración con el consentimiento del Comité de Vigilancia para excluir los derechos de suscripción de los accionistas bajo ciertas condiciones y con ciertos límites definidos.

El Capital Autorizado 2018 aún no ha sido utilizado.

Capital Contingente.

Mediante resolución de la Asamblea General de Accionista del 8 de julio de 2020, el Consejo de Administración fue autorizado con el consentimiento del Comité de Vigilancia durante el período que concluye el 7 de julio de 2025, para emitir bonos convertibles y/o bonos con derechos de suscripción especial o una combinación de dichos instrumentos (“bonos”) por un importe nominal total de € 10.0 miles de millones y un plazo de vencimiento máximo de diez años. El Consejo de Administración está autorizado para otorgar a los titulares de estos bonos derechos de conversión o de suscripción especial para nuevas acciones registradas sin valor nominal en Daimler AG con una porción asignable del capital social de hasta € 500 millones de conformidad con los detalles que se definen en los términos y condiciones de los bonos. Los bonos pueden ser ofrecidos a cambio de contraprestación en efectivo o en especie, específicamente por acciones en otras compañías. Los respectivos términos y condiciones de los bonos pueden incluir obligaciones de garantía o conversión. Los bonos pueden ser emitidos una vez o en varias ocasiones, de forma total o en parcialidades, o de forma simultánea en varios tramos, así como por subsidiarias de la Compañía dentro del significado de la Sección 15ff de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Entre otras cosas, el Consejo de Administración está autorizado, bajo ciertas circunstancias, dentro de ciertos límites definidos y con el consentimiento del Comité de Vigilancia para excluir los derechos de suscripción de los accionistas respecto de los bonos.

Con el fin de satisfacer las condiciones de la autorización que se menciona previamente, la Asamblea Anual de Accionistas del 8 de julio de 2020, también aprobó un incremento condicional en el capital por un importe de hasta € 500 millones (Capital Contingente 2020).

No se hizo uso de esta nueva autorización para emitir bonos convertibles y/o bonos con derechos de suscripción especial durante el período del informe.

Acciones de tesorería.
Mediante resolución de la Asamblea Anual de Accionistas celebrada el 8 de julio de 2020, el Consejo de Administración está autorizado, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, para adquirir acciones de tesorería hasta el 7 de julio de 2025 en un volumen de hasta 10 % del capital social emitido al momento de la resolución o – en caso de que esta cantidad sea menor – del capital social existente al momento en que se ejerce la autorización, para ser utilizadas para todo fin permisible. Las acciones pueden ser utilizadas, de conformidad con la exclusión de los derechos de suscripción de los accionistas, para, entre otras cosas, combinaciones de negocios o para adquirir compañías, o pueden ser vendidas por efectivo a terceros a un precio que no sea sustancialmente menor al precio de la bolsa de valores de las acciones de la Compañía. Las acciones adquiridas también pueden utilizarse para cumplir con obligaciones sobre bonos convertibles y/o bonos con derechos especiales de suscripción y para ser emitidos a empleados de la Compañía y empleados y miembros del consejo de subsidiarias de la Compañía de conformidad con la Sección 15ff de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Las acciones de tesorería también pueden ser canceladas.

En un volumen de hasta el 5 % del capital social emitido al momento de la resolución de la Asamblea Anual de Accionistas, el Consejo de Administración está autorizado, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, para adquirir acciones de tesorería también mediante el uso de instrumentos financieros derivados (opciones de compra o venta, compras de forwards o una combinación de estos instrumentos), donde la vigencia de los instrumentos derivados no puede exceder de 18 meses y debe concluir no después del 7 de julio de 2025.

Con base en la autorización que se menciona con anterioridad, el Consejo de Administración, con la aprobación del Comité de Vigilancia, resolvió un programa de recompra de acciones el 16 de febrero de 2023. A partir del 3 de marzo de 2023, se pretende adquirir acciones propias por un valor de hasta € 4 mil millones (sin incluir costos indirectos) en el mercado de valores durante un período de hasta dos años y posteriormente deberán ser canceladas. Mercedes-Benz Group AG ha acordado independientemente con Beijing Automotive Group Co., Ltd., y Geely Gropu, que cada uno conservará su participación accionaria en Mercedes-Benz Group AG por debajo del 10 % desinvirtiendo sus acciones de forma prorrateada al mismo tiempo que el programa de recompra de acciones.

Plan de compra de acciones para empleados.
En el primer trimestre de 2022, al igual que durante el año anterior de conformidad con la Sección 71 Apartado 1 No. 2 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG); sin utilizar la autorización para adquirir acciones de tesorería que fue otorgada por la Asamblea Anual de Accionistas del 8 de julio de 2020, Mercedes-Benz Group AG adquirió 0.7 millones de acciones para el plan de compra de acciones para empleados. Las acciones, que fueron reemitidas a los empleados, fueron adquiridas a un precio de € 48 millones y son representativas de € 1.9 millones o del 0.06% del capital social (2021: 0.7 millones de acciones de Mercedes-Benz, representativas de € 1.9 millones o del 0.06% del capital social fueron adquiridas a un precio de € 48 millones).

Reservas de capital
Las reservas de capital incluyen principalmente primas que surgen sobre la emisión de acciones así como gastos relacionados con el ejercicio de planes de opción de acciones ejercibles hasta 2014 y la emisión de acciones para empleados, efectos de los cambios en participaciones de titularidad en entidades consolidadas y costos de transacción relacionados y directamente atribuibles.

Utilidades retenidas

Las utilidades retenidas incluyen utilidades y pérdidas netas acumuladas de todas las compañías incluidas en los Estados Financieros Consolidados del Grupo Mercedes-Benz, menos cualquier utilidad distribuida. Además, los efectos de la revaluación de planes de prestaciones definidas así como los impuestos diferidos relacionados se presentan dentro de utilidades retenidas.

Dividendo

De conformidad con la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), los dividendos se pagan a partir de las utilidades distribuibles informadas en los Estados Financieros Anuales de Mercedes-Benz Group AG (sociedad controladora únicamente) en términos del Código de Comercio de Alemania (HGB). Para el ejercicio que concluyó el 31 de diciembre de 2022, la administración propondrá a los accionistas en la Asamblea Anual de Accionistas, pagar € 5,563 millones de las utilidades distribuibles de Mercedes-Benz Group AG como dividendos a los accionistas, equivalente a € 5.20 por acción sin valor nominal con derecho a recibir dividendos (2021: € 5,349 millones y € 5.00 por acción sin valor nominal con derecho a recibir dividendos, respectivamente). Debido a que la resolución de dividendos para 2021 en la Asamblea General Anual respetó la propuesta, se han pagado € 5,349 millones, equivalentes a € 5.00 por acción sin valor nominal como dividendo a los accionistas en 2022.

Otras reservas

Otras reservas incluyen utilidades/pérdidas no realizadas por conversión de divisas de los estados financieros de las compañías extranjeras consolidadas y utilidades/pérdidas acumuladas no realizadas sobre activos financieros, instrumentos financieros derivados e inversiones registradas utilizando el método de participación.

La tabla D 02 muestra los detalles de variaciones en otras reservas en otra utilidad/pérdida integral.

22. PAGO BASADO EN ACCIONES

Al 31 de diciembre de 2022, el Grupo mantiene activos los Planes de Acciones Fantasma de Desempeño (PPSP) 2019-2022. Los PPSP son instrumentos de pago con base en acciones que se liquidan en efectivo y se valúan a sus respectivos valores razonables en la fecha del balance general. Los PPSP se pagan al final del período de tenencia estipulado; solamente pueden pagarse antes, a prorrata, en caso de que beneficiarios que salgan del Grupo si se cumplen ciertas condiciones definidas. El PPSP 2018 se pagó conforme a lo previsto, el primer trimestre de 2022.

Además, el 50% del bono anual de los miembros del Consejo de Administración se paga después de un período de espera de un año. El pago real está determinado por el comportamiento de las acciones del Grupo Mercedes-Benz en comparación con el índice automotriz (Auto-STOXX). El valor razonable de este bono anual a mediano plazo, que depende de este comportamiento, se valúa utilizando el valor intrínseco en la fecha del informe.

Los efectos antes de impuestos de estos acuerdos de pago con base en acciones para los ejecutivos del Grupo y para los miembros del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG en el Estado Consolidado de Resultados y en el Estado Consolidado de Situación Financiera se muestran en la tabla D 55.

Los detalles expuestos en la tabla D 55 no representan remuneraciones pagadas o comprometidas, sino gastos calculados de conformidad con las NIIF.

D. 55

Efectos de pago basado en acciones por operaciones continuadas

	Gasto		Provisión	
			Al 31 de diciembre	
	2022	2021	**2022**	2021
En millones de euros				
PPSP	**-233**	-427	**654**	515
PPSP de los miembros del Consejo de Administración	**-17**	-20	**43**	28
Componente a mediano plazo del bono anual de los miembros del Consejo de Administración	**-8**	-7	**15**	12
	-241	-434	**669**	527

Planes de acciones fantasma de desempeño

En 2022, el Grupo emitió un Plan de Acciones Fantasma de Desempeño (PPSP), al igual que en años anteriores, según el cual se otorga a los empleados elegibles acciones fantasma que les dan derecho a recibir pagos en efectivo después de cuatro años. Durante el período de cuatro años entre la asignación de las acciones fantasma preliminares y el pago del plan al final del período, las acciones fantasma ganan un dividendo equivalente al importe del dividendo real pagado sobre acciones reales del Grupo Mercedes-Benz en el año respectivo. El importe en efectivo pagado a empleados elegibles al final del período de tenencia se basa en el número de acciones fantasma otorgadas (determinado después de tres años de acuerdo con el grado de consecución de objetivos de indicadores de desempeño clave) multiplicado por el precio de cotización de las acciones ordinarias del Grupo Mercedes-Benz (calculado como un precio promedio durante un período determinado al concluir el período de cuatro años). Por lo tanto, el período de devengo es de cuatro años. En los planes existentes, el precio de cotización de las acciones ordinarias del Grupo Mercedes-Benz utilizado para su pago se limita a 2.5 veces el precio de las acciones del Grupo Mercedes-Benz en la fecha de otorgamiento. Además, el pago a miembros del Consejo de Administración también está limitado a 2.5 veces el valor de asignación utilizado para determinar el número preliminar de acciones fantasma. La restricción del pago para los miembros del Consejo de Administración también incluye los equivalentes de dividendo.

Para los planes PPSP emitidos, el grado de consecución de objetivos se determina con base en el desempeño relativo de la acción, que mide el comportamiento del desempeño de las acciones del Grupo Mercedes-Benz en comparación con el comportamiento de un índice de desempeño basado en un grupo de competidores que incluye al Grupo Mercedes-Benz, y el retorno sobre ventas (RoS) del Grupo Mercedes-Benz en comparación con el retorno sobre ventas (ROS) promedio de un grupo de competidores.

Aplican reglas especiales para los miembros del Consejo de Administración: el RoS del Grupo Mercedes-Benz no debe ser igual, sino mayor al de los competidores para poder alcanzar el mismo logro de objetivo que los demás participantes del plan. Adicionalmente, se acordó un límite adicional sobre el logro de objetivos para los parámetros de referencia RoS para los miembros del Consejo de Administración. En casos en los que el logro de objetivos se encuentre entre el 195 % y el 200 %, se hace una comparación adicional con base en los RoS alcanzados en términos absolutos. Si el RoS real para el negocio automotriz es inferior al objetivo estratégico durante el tercer año del período de desempeño, la consecución de objetivos se limita al 195 %.

El Grupo registra una provisión para el otorgamiento del PPSP en las Provisiones para otros riesgos en el Estado Consolidad de Situación Financiera. Debido a que el pago por acción fantasma otorgada depende del precio cotizado de las acciones ordinarias de Mercedes-Benz Group AG, el precio cotizado representa esencialmente el valor razonable de cada acción fantasma en la fecha del balance general. Los gastos proporcionales por remuneración por el PPSP registrado en los años individuales se valúan con base en el precio de las acciones ordinarias de Mercedes-Benz Group AG y el logro estimado de objetivos.

Con la conclusión de la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler en 2021, los planes PPSP activos continuarán como planes específicos del Grupo. En este contexto, las condiciones del plan para el PPSP 2019 a PPSP 2021 que continúan activos han sido ajustadas en 2021.

En caso de que los participantes hayan sido transferidos de una compañía del Grupo Mercedes-Benz a una compañía del Grupo Daimler Truck, o viceversa, la provisión también ha sido transferida contra un pago de compensación al grado de lo posible. El PPSP es pagado, en última instancia, por la nueva compañía empleadora. En caso de que la provisión no pudiera haber sido transferida, existe un acuerdo de reembolso para la parte del PPSP que se ganó en una compañía del otro grupo respectivo previo a la escisión.

23. PENSIONES Y OBLIGACIONES SIMILARES

En el Grupo Mercedes-Benz existen compromisos específicos de diversos países por planes de pensión con prestaciones definidas y compromisos de pensión por aportaciones definidas

Adicionalmente, ciertas subsidiarias extranjeras, principalmente en los Estados Unidos, proporcionan a sus empleados beneficios de cuidados de salud con derechos definidos, que deben contabilizarse como planes de prestaciones definidas.

La tabla D 56 muestra la integración de las provisiones para planes de pensiones y obligaciones similares.

D.56

Integración de provisiones para pensiones y obligaciones similares

	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
En millones de euros		
Provisión para prestaciones de pensiones	**683**	4,914
Provisión para prestaciones de salud posteriores a la jubilación	**338**	445
	1,021	5,359

Planes de pensiones de prestaciones definidas

Las provisiones para obligaciones de pensiones se crean para compromisos de prestaciones definidas con empleados activos o ex empleados del Grupo Mercedes-Benz y sus supérstites. Por lo general, los planes de pensiones de prestaciones definidas proporcionados por el Grupo Mercedes-Benz varían de acuerdo con las condiciones económicas, fiscales y jurídicas del país de que se trate. La mayoría de los planes de pensión de prestaciones definidas también ofrecen prestaciones en caso de invalidez y muerte.

A continuación se describen los principales planes de pensiones del Grupo.

Planes de pensiones y activos de planes de pensiones

La mayoría de los empleados en Alemania tienen planes de pensiones de prestaciones definidas; la mayoría de los planes de pensión para la fuerza laboral activa se basa en cuentas individuales de prestaciones para el retiro, para las que la compañía realiza aportaciones anuales. El importe de las aportaciones para empleados pagado de conformidad con acuerdos de tarifas salariales depende de la clasificación de la tarifa en el año respectivo o de sus respectivos ingresos, y para los ejecutivos depende de sus respectivos ingresos. Para los compromisos de prestaciones para el retiro asumidos hasta 2011, las aportaciones continúan siendo convertidas en componentes del capital y acreditadas en la cuenta individual de pensión con la aplicación de factores fijos relacionados con la edad de cada empleado. Los factores de conversión incluyen un incremento de valor fijo. Para los compromisos de prestaciones para el retiro asumidos a partir de 2011, la Compañía garantiza, como mínimo, el valor de las aportaciones pagadas en un plan de saldos de efectivo. Los pagos de pensiones se realizan, o bien como rentas vitalicias, o mediante doce pagos parciales anuales; o mediante el pago de una suma total.

Además, existen planes de prestaciones definidas previamente concluidos, que dependen principalmente de la clasificación de tarifa salarial del empleado al momento de su transición a la fase de prestaciones y que prevén una renta vitalicia.

Al igual que los planes de pensiones financiados por el empleador que otorgan las compañías alemanas, también se ofrecen diversos modelos de conversión de ingresos a los empleados de algunas compañías.

La mayoría de las obligaciones de pensiones en Alemania, relacionadas con planes de pensión de prestaciones definidas son financiadas por fondos de inversión. Existen contratos de fideicomiso en administración (CTA, por sus siglas en inglés) entre Mercedes-Benz Group AG así como algunas subsidiarias en Alemania y el Mercedes-Benz Pension Trust e.V. El Mercedes-Benz Pension Trust e.V. actúa como fondo fiduciario de garantía.

En 2018, Mercedes-Benz Group AG transfirió ciertas obligaciones de prestaciones definidas y activos del plan de empleados jubilados a Mercedes-Benz Pensionsfonds AG (previamente Daimler Pensionsfonds AG; fondo de pensiones). Estas prestaciones son administradas por ese fondo de pensión tipo no seguros, que se encuentra dentro del alcance de La Ley para la Supervisión de Compañías de Seguros y, por lo tanto, está sujeto a la supervisión de la Agencia Federal de Supervisión Financiera (BaFin). Al grado en que, en el futuro, BaFin determine que ha ocurrido un déficit en el fondo de pensiones, se requerirá una aportación complementaria por parte de Mercedes-Benz Group AG.

En Alemania, por lo general, no existen requerimientos mínimos obligatorios o reglamentarios relativos al financiamiento.

Fuera de Alemania, existen planes relacionados con salarios finales así como planes relacionados con componentes salariales. La mayor parte de las obligaciones del extranjero de planes de pensión de prestaciones definidas son financiadas a través de fondos de inversión.

El estatus de financiamiento de obligaciones de pensión con el diferencia entre los planes de Alemania y los planes internacionales se muestra en la tabla D 57.

D.57

Comportamiento del estatus de financiamiento

	2022			2021[1]		
	Total	Alemania	Internacional	Total	Alemania	Internacional
En millones de euros						
Valor presente de obligaciones por prestaciones definidas	**20,444**	**19,137**	**1,307**	28,504	26,580	1,924
Valor razonable de activos del plan	**20,526**	**19,268**	**1,258**	24,212	22,392	1,820
Estatus de financiamiento	**82**	**131**	**-49**	-4,292	-4,188	-104
Pérdida actuarial debido a límite superior de activos	-27	-	**-27**	-14	-	-14
Pasivo por prestaciones definidas, neto	**55**	**131**	**-76**	-4,306	-4,188	-118
Registrado en Otros activos	738	**609**	**129**	608	469	139
Registrado en Provisiones para pensiones y obligaciones similares	-683	**-478**	**-205**	-4,914	-4,657	-257

Riesgos por planes de pensiones de prestaciones definidas y activos del plan de pensiones.

Los requerimientos generales relativos a los modelos de prestaciones para el retiro están incluidos en lineamientos que tienen validez en todo el Grupo. Por lo tanto, las prestaciones comprometidas tienen la intención de contribuir a una mayor seguridad financiera durante el retiro, y en caso de muerte o invalidez, que la respectiva compañía del Grupo pueda planearlas y cumplirlas, y tener una estructura de bajo riesgo. Además, existe un comité que aprueba los nuevos planes de pensiones y las modificaciones a los planes de pensiones existentes, así como a los lineamientos relativos a las prestaciones de la compañía para el retiro.

Las obligaciones de planes de pensión de prestaciones definidos y los activos del plan de pensiones pueden estar sujetos a fluctuaciones a través del tiempo. Esto puede provocar que la situación de fondos se vea impactada de forma positiva o negativa. En el Grupo Mercedes-Benz, las fluctuaciones en las obligaciones de pensión de prestaciones definidas resultan principalmente de cambios en supuestos financieros, tales como tasas de descuento e incrementos en el costo de vida; pero también de cambios en supuestos demográficos, tales como expectativas de vida ajustadas. Con la mayoría de los planes de Alemania, los incrementos esperados a largo plazo en sueldos y salarios no tienen un impacto en el importe de la obligación.

El valor razonable de los activos del plan está principalmente determinado por la situación en los mercados de capital. Los eventos desfavorables, especialmente en los precios del capital y los títulos con intereses fijos, podrían reducir dicho valor razonable. La diversificación de fondos de inversión, la contratación de administradores de activos utilizando análisis cuantitativos y cualitativos, así como el monitoreo constante del desempeño y riesgo ayudan a reducir el riesgo de inversión relacionado. Siempre que los compromisos de los planes de pensión de prestaciones definidas tengan un exceso de financiamiento por parte de los activos del plan, el Grupo Mercedes-Benz únicamente realizará aportaciones adicionales al plan cuando sea necesario por motivos legales y económicos.

Como principio general el objetivo del Grupo es diseñar nuevos compromisos de pensiones como planes de prestaciones definidas con base en componentes de capital o en aportaciones, o como planes de aportaciones definidas.

Reconciliación de obligaciones netas de planes de pensiones de prestaciones definidas

La tabla D 58 muestra el comportamiento del valor presente de las obligaciones de prestaciones definidas y del valor razonable de los activos del plan. El comportamiento durante 2021 incluye los efectos del negocio de vehículos comerciales de Daimler hasta la fecha de la desconsolidación y presenta operaciones continuadas y discontinuadas.

Integración de los activos del plan

Los activos del plan son utilizados exclusivamente para pagar prestaciones de pensiones y para cubrir los costos de administración de los activos del plan. La tabla D 59 muestra la integración de los activos del plan del Grupo.

Los precios de mercado para instrumentos de capital y bonos están disponibles debido a que cotizan en mercados activos. La mayoría de los bonos tienen calificación grado inversión. Estos incluyen bonos gubernamentales de excelente solvencia crediticia.

La estrategia de inversiones se revisa de forma regular y se ajusta en caso de ser necesario. La estrategia de inversión es determinada por Comités de Inversión, que están integrados generalmente por representantes de los departamentos de Finanzas y Recursos Humanos. La estrategia de inversión para los activos del plan de pensiones por lo general está orientada a la estructura de las obligaciones por pensiones.

D.58

Valor presente de obligaciones de prestaciones definidas y valor razonable de activos del plan

	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
En millones de euros		
Valor presente de obligaciones de prestaciones definidas al 1 de enero	**28,504**	39,846
Costo por servicio actual	**522**	823
Costo de intereses	**324**	258
Aportaciones por participantes del plan	**41**	31
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por cambios en hipótesis demográficas	**-50**	-14
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por cambios en hipótesis financieras	**-7,860**	-3,604
Utilidades (-)/pérdidas actuariales	**-7,910**	-3,618
Costo por servicio pasado, reducciones y liquidaciones	**-1**	7
Prestaciones por pensiones pagadas	**-933**	-1,077
Reducción del valor presente de obligaciones de prestaciones definidas resultantes de la escisión del negocio de vehículos comerciales de Daimler	-	-8,094
Cambios en tipo de cambio y otros cambios	**-103**	328
Valor presente de obligaciones de prestaciones definidas al 31 de diciembre	**20,444**	28,504
Valor razonable de activos el plan al 1 de enero	**24,212**	28,870
Ingresos por intereses por activos del plan	**291**	188
Utilidades/ pérdidas (-) actuariales	**-4,507**	1,055
Utilidad/pérdida real sobre activos del plan	**-4,216**	1,243
Aportaciones del empleador	**1,448**	852
Aportaciones de participantes del plan	**40**	30
Prestaciones por pensiones pagadas	**-890**	-1,014
Reducción del valor razonable de obligaciones de prestaciones definidas resultantes de la escisión del negocio de vehículos comerciales de Daimler	-	-6,097
Cambios en tipo de cambio y otros cambios	**-68**	328
Valor razonable de activos el plan al 31 de diciembre	**20,526**	24,212

D.59

Integración de los activos del plan

	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
En millones de euros		
Instrumentos de capital[1]	**6,733**	7,124
Bonos gubernamentales	**2,569**	4,219
Bonos corporativos	**8,588**	10,221
Bonos bursatilizados	**140**	183
Bonos	**11,297**	14,623
Otros instrumentos negociados en bolsa	**106**	22
Instrumentos negociados en bolsa	**18,136**	21,769
Inversiones alternativas y otros instrumentos no negociados en bolsa	**609**	592
Bienes inmuebles	**642**	570
Efectivo y equivalentes de efectivo	**1,139**	1,281
Instrumentos no negociados en bolsa	**2,390**	2,443
Valor razonable de activos del plan	**20,526**	24,212

1 Incluyendo las acciones en Nissan por un importe de € 434 millones (2021: € 665 millones).

Costo de pensiones

La tabla D 60 muestra los componentes del costo de pensiones que se incluyen en el Estado Consolidado de Resultados. En 2021 incluyen costos de pensiones por operaciones continuadas.

D.60

Costos de pensiones

	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
En millones de euros		
Costo por servicio actual	**-522**	-604
Costo por servicio pasado, reducciones y liquidaciones	**1**	-9
Gasto por intereses, neto	**-45**	-41
Ingresos por intereses, netos	**12**	4
	-554	-650

Hipótesis de valuación

La fecha de valuación de las obligaciones por pensiones con prestaciones definidas y de los activos de planes del Grupo, generalmente es el 31 de diciembre. La fecha de valuación de los costos netos periódicos por pensiones generalmente es el 1 de enero. Las hipótesis utilizados para calcular las obligaciones por prestaciones definidas varían de acuerdo con las condiciones económicas del país en el que se encuentran dichos planes de pensiones.

El cálculo para las obligaciones por prestaciones definidas utilizan la esperanza de vida para los planes en Alemania con base en las tablas de mortalidad de G. Huebeck 2018. Para los planes en el extranjero, se utilizan métodos de valuación comparables y específicos por país.

La tabla D 61 muestra los factores de valuación promedio ponderados utilizados para calcular las obligaciones de pensiones con prestaciones.

Análisis de sensibilidad

Un aumento o disminución en las principales hipótesis actuariales afectaría el valor presente de las obligaciones de pensiones con prestaciones definidas, tal como se muestra en la tabla D 62.

Los cálculos realizados por actuarios se llevaron a cabo en aislamiento en relación con los parámetros de evaluación que se consideran importantes. Esto significa que en caso de una variación simultánea en varios parámetros, los resultados individuales no pueden sumarse debido a efectos de correlación. Con un cambio en los parámetros, las sensibilidades mostradas no pueden ser utilizadas para derivar un desempeño lineal de la obligación de prestaciones definidas.

Para el cálculo de la sensibilidad de la esperanza de vida, se alcanzó una esperanza de vida de un año más o un año menos para una persona de referencia, mediante factores fijos (no dependientes de la edad).

Efecto en flujos de efectivo futuros

En enero de 2022, alrededor del 5 % de las acciones en Daimler Truck Holding AG fueron aportadas a los activos del plan de pensiones de Alemania, que mantiene en fideicomiso Mercedes-Benz Pension Trust e.V. La aportación es una transacción distinta a efectivo y es por un importe de € 1.3 miles de millones. Para el año 2023, el Grupo Mercedes-Benz decidirá, planea hacer aportaciones por € 0.1 mil millones; el importe final generalmente se establece en el cuarto trimestre del ejercicio fiscal. Se espera que las prestaciones de pensiones pagadas sean por un importe de € 1.0 miles de millones en 2023.

La duración promedio ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es por un total de 13 años (2021: 16 años).

Planes de pensiones de aportaciones definidas

Como planes de pensiones de aportaciones definidas, el Grupo Mercedes-Benz efectúa aportaciones definidas a pólizas de seguros o fondos de inversión externos. Fundamentalmente, no existen riesgos u obligaciones contractuales adicionales para el Grupo Mercedes-Benz además de las aportaciones definidas. El Grupo también paga aportaciones a esquemas de pensiones gubernamentales. En 2022, el costo total de planes de aportaciones definidas ascendió a € 1.0 miles de millones (2021 por operaciones continuadas y discontinuadas: € 1.5 miles de millones). De estos pagos, € 1.0 miles de millones (2021: €1.3 miles de millones por operaciones continuadas y discontinuadas) se relacionan con planes de pensiones estatales.

D.61

Factores importantes para el cálculo de obligaciones por prestaciones definidas

	Al 31 de diciembre		Al 31 de diciembre	
	2022	2021	2022	2021
	Alemania	Alemania	Internacional	Internacional
en %				
Tasas de descuento	3.8	1.1	5.3	2.7
Incremento esperado en costo de vida[1]	2.2	1.8	-	-

1 Para planes de Alemania – dependiendo del diseño del plan específico – los incrementos esperados en el costo de vida pueden afectar la obligación ante los empleados activos del Grupo así como ante jubilados y sus supérstites. Para la mayoría de los planes internacionales, los incrementos esperados en el costo de vida no tienen un efecto sustancial en el importe de la obligación.

D.62

Análisis de sensibilidad para el valor presente de obligaciones por prestaciones definidas

		Al 31 de diciembre	
		2022	2021
En millones de euros			
Sensibilidad a tasas de descuento	+ 0.25 %	-569	-1,046
Sensibilidad a tasas de descuento	- 0.25 %	597	1,112
Sensibilidad a incrementos esperados en costo de vida	+ 0.10 %	54	88
Sensibilidad a incrementos esperados en costo de vida	- 0.10 %	-53	-88
Sensibilidad a Esperanza de vida	+ 1 año	304	467
Sensibilidad a Esperanza de vida	- 1 año	-271	-411

24. PROVISIONES PARA OTROS RIESGOS

La tabla D 63 resume el comportamiento de las provisiones para otros riesgos.

Garantías de producto

El Grupo Mercedes-Benz emite diversos tipos de garantías de productos, de conformidad con los cuales garantiza generalmente el desempeño de productos entregados y servicios prestados durante un período específico. La provisión para estas garantías de productos cubre los costos esperados de los reclamos de garantías legales y contractuales, así como los costos estimados de concesiones de crédito mercantil y las campañas de retiro de productos del mercado. Esto también incluye medidas relacionadas con los vehículos diésel de Mercedes-Benz en diversas regiones así como retiros de productos del mercado, específicamente por un retiro extendido de productos del mercado de bolsas de aire Takata. La fecha de utilización de las garantías de producto depende de la incidencia de los reclamos de garantía y puede abarcar todo el plazo de las garantías de producto y el crédito mercantil. Se espera una salida de efectivo en relación con provisiones no circulantes principalmente dentro del período que abarca hasta el año 2025.

Costos de personal y sociales

Las provisiones para costos de personal y sociales incluyen principalmente los gastos estimados del Grupo por bonos anuales a los empleados, bonos de participación en las utilidades para empleados no exentos y remuneración variable para los directivos, así como planes de retiro anticipado y retiro parcial. Las adiciones registradas en las provisiones para bonos de participación en las utilidades y remuneración variable a directivos en el ejercicio del informe, por lo general, resultan en salidas de efectivo en el ejercicio siguiente. Se anticipa que, la salida de efectivo para provisiones no circulantes por costos de personal y costos sociales ocurra principalmente dentro de un período que abarca hasta 2033.

Responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios.

Las provisiones para responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios incluyen costos por diversos procedimientos legales, reclamos e investigaciones gubernamentales, que pueden resultar particularmente en pagos de compensación, daños punitivos u otras acciones costosas. Estas incluyen primordialmente riesgos por litigios y procedimientos regulatorios en relación con los vehículos diésel de Mercedes-Benz. Las salidas de efectivo relacionadas con provisiones no circulantes se esperan, principalmente, dentro de un período que concluye en 2025.

La Nota 31 ofrece información adicional sobre responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios.

Otros

Las provisiones para otros riesgos incluyen, particularmente, costos esperados por provisiones para protección ambiental, otros impuestos y cargos relacionados con el impuesto sobre la renta. También incluyen provisiones para pérdidas anticipadas sobre contratos y otros riesgos diversos que no pueden asignarse a ninguna otra clase de provisión.

D.63

Provisiones para otros riesgos

En millones de euros	Garantías de Producto	Costos sociales y personal	Riesgos de litigio y procedimientos legales	Otros	Total
Saldo al 31 de diciembre, 2021	6,786	4,621	2,638	1,917	15,962
circulantes	3,438	1,996	1,139	1,480	8,053
no circulantes	3,348	2,625	1,499	437	7,909
Adiciones	**3,484**	**2,336**	**711**	**1,366**	**7,897**
Uso	**-3,317**	**-1,845**	**-428**	**-794**	**-6,384**
Reversiones	**-277**	**-93**	**-223**	**-298**	**-891**
Composición y efectos por cambios en tasas de descuento	**-116**	**-354**	**-50**	**-25**	**-545**
Conversión de divisas y otros cambios	**16**	**-52**	**107**	**-87**	**-16**
Saldo al 31 de diciembre, 2022	**6,576**	**4,613**	**2,755**	**2,079**	**16,023**
circulantes	**3,204**	**2,422**	**2,217**	**1,742**	**9,585**
no circulantes	**3,372**	**2,191**	**538**	**337**	**6,438**

25. PASIVOS POR FINANCIAMIENTO

La tabla D 64 muestra la integración del rubro de pasivos por financiamiento.

La Nota 34 ofrece información sobre los vencimientos de pasivos por arrendamiento al 31 de diciembre de 2022.

D.64

Pasivos por financiamiento

	Al 31 de diciembre, 2022			Al 31 de diciembre, 2021		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Notas/bonos	**12,104**	**41,995**	**54,099**	15,141	51,225	66,366
Papel comercial	**2,174**	**10**	**2,184**	57	-	57
Pasivos ante instituciones financieras	**17,488**	**7,250**	**24,738**	14,897	9,100	23,997
Depósitos en el negocio de la banca directa	**9,529**	**1,009**	**10,538**	11,559	2,032	13,591
Pasivos por transacciones ABS	**7,433**	**9,452**	**16,885**	9,572	8,831	18,403
Pasivos por arrendamientos	**598**	**2,047**	**2,645**	496	2,066	2,562
Préstamos, otros pasivos por financiamiento	**460**	**288**	**748**	578	289	867
	49,786	**62,051**	**111,837**	52,300	73,543	125,843

26. OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La Tabla D 65 muestra la integración de otros pasivos financieros.

Los pasivos financieros valuados a su valor razonable a través de resultados se relacionan exclusivamente con instrumentos financieros derivados que no son utilizados en la contabilidad de coberturas.

Para más información sobre otros pasivos financieros, ver la nota 33.

D.65

Otros pasivos financieros

	Al 31 de diciembre, 2022			Al 31 de diciembre, 2021		
En millones de euros	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	**672**	**1,611**	**2,283**	333	1,087	1,420
Pasivos financieros registrados a valor razonable en resultados	**25**	**146**	**171**	104	26	130
Pasivos por garantías de valor residual	**475**	**258**	**733**	653	212	865
Pasivos por sueldos y salarios	**946**	**6**	**952**	1,045	10	1,055
Gastos por intereses devengados	**663**	-	**663**	741	-	741
Depósitos recibidos	**230**	**424**	**654**	264	408	672
Otros	**2,393**	**79**	**2,472**	2,857	65	2,922
Otros pasivos financieros diversos	**4,707**	**767**	**5,474**	5,560	695	6,255
	5,404	**2,524**	**7,928**	5,997	1,808	7,805

27. INGRESOS DIFERIDOS

La tabla D 66 muestra la integración de los ingresos diferidos.

D.66

Ingresos diferidos

	Al 31 de diciembre, 2022			Al 31 de diciembre, 2021		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Ingresos diferidos resultantes por acuerdos de recompra que se contabilizan como arrendamientos operativos	**95**	**141**	**236**	86	90	176
Diferimiento de pagos anticipados de renta recibidos por acuerdos de arrendamientos operativos	**985**	**962**	**1,947**	1,132	957	2,089
Otros ingresos diferidos	**311**	**131**	**442**	268	128	396
	1,391	**1,234**	**2,625**	1,486	1,175	2,661

28. PASIVOS POR REEMBOLSO Y CONTRACTUALES

La tabla D 67 muestra la integración de los pasivos por reembolso y contractuales.

D.67

Pasivos por reembolso y contractuales

	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
En millones de euros		
Contratos de servicio y mantenimiento y garantías extendidas	**4,161**	4,171
Otros pasivos contractuales	**1,672**	1,640
Pasivos contractuales	**5,833**	5,811
Obligaciones por transacciones de ventas	**4,481**	3,855
Otros pasivos por reembolso	**240**	243
Pasivos por reembolso	**4,721**	4,098
Pasivos por reembolso y contractuales	**10,554**	9,909
no circulantes	**3,656**	3,980
circulantes	**6,898**	5,929

29. OTROS PASIVOS

La Tabla D 68 muestra la integración de la partida de otros pasivos.

D.68

Otros pasivos

	Al 31 de diciembre, 2022			Al 31 de diciembre, 2021		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Pasivos por impuesto sobre la renta	**1,416**	**1,232**	**2,648**	1,457	722	2,179
Otros pasivos fiscales	**1,564**	**4**	**1,568**	1,473	1	1,474
Otros pasivos diversos	**155**	**2**	**157**	156	4	160
	3,135	**1,238**	**4,373**	3,086	727	3,813

30. ESTADO CONSOLIDADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

Cálculo de Fondos

Al 31 de diciembre de 2022 el efectivo y equivalentes de efectivo incluyeron fondos restringidos por € 187 millones (2021: € 36 millones). Los fondos restringidos se relacionan principalmente con subsidiarias en las que aplican controles cambiarios por lo que el Grupo tiene acceso restringido a los fondos.

Efectivo proveniente de actividades de operación

Las variaciones en otros activos y pasivos de operación se presentan en la tabla D 69.

El incremento en otros activos y pasivos diversos en comparación con el año anterior resultó primordialmente por activos y pasivos financieros. Resultaron efectos positivos importantes por activos en relación con la bursatilización de cuentas por cobrar y pasivos contractuales por precios de descuento. Esto fue parcialmente compensado por menores efectos negativos en otros pasivos financieros y los pasivos contractuales por acuerdos de servicio y mantenimiento. Durante el año anterior resultaron importantes efectos negativos por reclamos no financieros por reembolso y pasivos relacionados con el IVA. Resultaron importantes efectos negativos adicionales que estuvieron relacionados, principalmente, con activos financieros.

La tabla D 70 muestra los flujos de efectivo incluidos en el rubro de flujo efectivo proveniente de actividades de operación.

El rubro "otros gastos e ingresos distintos al efectivo" dentro de la reconciliación de la utilidad antes de impuesto sobre la renta con el rubro "efectivo proveniente de actividades de operación" durante el año del informe incluye, principalmente, la participación del Grupo en la utilidad/pérdida de compañías registradas utilizando el método de participación, el resultado por la valuación a valor razonable de instrumentos de capital y el resultado de la revaluación de las acciones en Mercedes-Benz Grand Prix Ltd., de las que aún es titular el Grupo Mercedes-Benz. Adicionalmente los otros ingresos y gastos distintos a efectivo se vieron afectados por la depreciación de los volúmenes restantes de servicios financieros del negocio de vehículos comerciales de Daimler, vendido a Daimler Truck Holding AG o sus subsidiarias durante 2022. Durante el año anterior, la partida estuvo particularmente afectada por el resultado de desconsolidación de la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler, la participación del Grupo en la utilidad/pérdida de compañías contabilizadas utilizando el método de participación y los resultados de la revaluación de la participación en Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG de la que era titular el Grupo Mercedes-Benz en ese momento.

Flujo de efectivo proveniente de actividades de financiamiento

El flujo de efectivo proveniente de actividades de financiamiento incluye los flujos de efectivo procedentes de la cobertura de riesgos cambiarios de pasivos por financiamiento. El flujo de efectivo proveniente de actividades de financiamiento incluye pagos para la reducción de los pasivos por arrendamiento pendientes de pago por € 565 millones (2021: € 743 millones).

La tabla D 71 incluye variaciones en pasivos resultantes de actividades de financiamiento, divididas en componentes de efectivo y distintos de efectivo.

D.69

Variaciones en otros activos y pasivos de operación

En millones de euros	2022	2021
Provisiones	355	-100
Instrumentos financieros	-104	-29
Otros activos y pasivos diversos	107	-1,132
	358	-1,261

D.70

Flujos de efectivo incluidos en Flujo de efectivo proveniente de actividades de operación

En millones de euros	2022	2021
Intereses pagados	-486	-367
Intereses recibidos	231	154
Dividendos recibidos por inversiones registradas con el método de participación	1,605	1,625
Dividendos recibidos por otras participaciones accionarias	130	28

D.71

Variaciones en pasivos resultantes de actividades de financiamiento

En millones de euros	**2022**	2021
Flujos de efectivo	**-13,344**	-17,200
Cambio de control en subsidiarias[1]	**-596**	-7,801
Cambios en tipos de cambio extranjeros	**580**	4,634
Cambios en valor razonable	**145**	255
Otros cambios	**-1,211**	304

1 En el año anterior efecto de la desconsolidación del negocio de vehículos comerciales de Daimler.

31. PROCEDIMIENTOS LEGALES

Mercedes-Benz AG y sus subsidiarias enfrentan diversos procedimientos legales, demandas y órdenes e investigaciones gubernamentales (procedimientos legales) que se relacionan con un gran número de temas, incluyendo seguridad vehicular, emisiones, ahorro de combustible, servicios financieros, relaciones con distribuidores y proveedores y otras relaciones contractuales, derechos de propiedad intelectual (incluyendo sin limitación, acciones por violaciones a patentes), reclamos de garantías, aspectos ambientales, asuntos antimonopolio (incluyendo acciones legales por daños y perjuicios), así como litigios de inversionistas. Los litigios relacionados con productos tienen que ver con reclamos por supuestos defectos en vehículos. Algunos de estos reclamos se reivindican mediante demandas colectivas. En caso de que el resultado de dichos procedimientos legales sea perjudicial para Mercedes-Benz o si se solucionan esos procedimientos legales, es posible que el Grupo se enfrente a cargas financieras importantes, por ejemplo, por pagos por daños y perjuicios, pagos por acciones de servicio, campañas de retiro de productos del mercado, penalidades monetarias u otras acciones de alto costo, lo que afectaría de forma adversa a las utilidades de Mercedes-Benz Group AG. Los procedimientos legales y acuerdos relacionados pueden tener también un impacto en la reputación del Grupo.

Comportamiento de emisiones de diésel: Procedimientos Gubernamentales

Mercedes-Benz esta continuamente sujeto a diversas solicitudes de información, indagatorias, órdenes administrativas y procedimientos relacionados con diversas leyes y regulaciones en relación con las emisiones de gases de escape de diésel. Estas actividades están principalmente relacionadas con resultados de pruebas, los sistemas de control de emisiones utilizados en los vehículos diésel de Mercedes-Benz y/o las interacciones de Mercedes-Benz con las autoridades relevantes, así como las cuestiones e implicaciones jurídicas conexas, incluyendo sin limitación, las previstas en las leyes aplicables en materias ambientales, penales, protección de consumidores y antimonopolio.

En los Estados Unidos, Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) llegaron a acuerdos durante el tercer trimestre de 2020 con diversas autoridades para resolver reclamos civiles ambientales relacionados con los sistemas de control de emisiones de ciertos vehículos diésel, que ahora son definitivos y efectivos. Las autoridades asumen la posición de que Mercedes-Benz no reveló información sobre Dispositivos Auxiliares de Control de Emisiones (AECD) en algunos de sus vehículos diésel de EE. UU y que varios de estos AECD son dispositivos de manipulación ilegales.

Como parte de estos acuerdos, Mercedes-Benz niega las acusaciones de las autoridades y no admite responsabilidad, pero ha acordado, entre otras cosas, pagar multas civiles, llevar a cabo un programa de modificación de emisiones para los vehículos afectados, y tomar ciertas medidas adicionales. La falta de cumplimiento de estas obligaciones puede ocasionar penas estipuladas adicionales. Durante el primer trimestre de 2021, Mercedes-Benz pagó las multas civiles, se han registrado provisiones para el programa de modificación de emisiones y otras medidas.

Tal como ya se informó, en abril de 2016, el Departamento de Justicia de los Estados Unidos (DOJ) solicitó que Mercedes-Benz llevara a cabo una investigación interna. Mercedes-Benz llevó a cabo dicha investigación interna en cooperación con la investigación del DOJ, la investigación del DOJ continúa abierta. Adicionalmente, las autoridades estatales de EE. UU han abierto investigaciones de conformidad con leyes estatales, tanto en materia ambiental como en materia de protección del consumidor y han solicitado documentos e información.

En Canadá, el regulador ambiental de Canadá – Environment and Climate Change Canada ("ECCC") está llevando a cabo una investigación en relación con las emisiones de escape de diésel con base en la sospecha de posibles violaciones a, entre otras cosas, la Ley de Protección Ambiental de Canadá, así como AECDs y dispositivos de manipulación no informados. Mercedes-Benz continúa cooperando con las autoridades investigadoras.

En Alemania, la oficina del fiscal de distrito de Stuttgart emitió un aviso de multa contra Mercedes-Benz en septiembre de 2019 con base en una violación negligente de deberes de supervisión, la cual se convirtió en legalmente vinculante, concluyendo así los procedimientos relacionados de delito administrativo contra Mercedes-Benz. La oficina del fiscal de distrito de Stuttgart aún está llevando a cabo procedimientos de investigación criminal contra empleados de Mercedes-Benz sobre la sospecha de, entre otras cosas, fraude. En julio de 2021, el tribunal local de Böblingen emitió órdenes criminales contra tres empleados de Mercedes-Benz ante el tribunal local de Böblingen con base en, entre otras cosas, fraude, que ahora son definitivas.

Entre 2018 y 2020, la Autoridad Federal de Transporte Motorizado de Alemania ("KBA") emitió estipulaciones auxiliares subsiguientes para autorizaciones tipo CE de ciertos vehículos diésel de Mercedes-Benz, y ordenó retiros obligatorios de productos del mercado y, en ciertos casos la suspensión del primer registro. En otoño de 2022, la KBA emitió decisiones adicionales en relación con vehículos equipados con motor diésel OM607 EU6 o EU5. En cada uno de esos casos, determinó que ciertas calibraciones de funcionalidades específicas deben calificarse como dispositivos de manipulación impermisibles. Mercedes-Benz tiene una opinión legal contraria en este sentido y ha presentado objeciones oportunas contra las órdenes administrativas de la KBA y las determinaciones que se especifican anteriormente. En tanto que la KBA no ha solucionado las objeciones, Mercedes-Benz ha presentado demandas ante el tribunal administrativo competente para que estos temas controversiales sean aclarados en un tribunal de ley. Independientemente de estas objeciones y las demandas que ahora están pendientes, Mercedes-Benz continúa cooperando por completo con la KBA. Las nuevas calibraciones solicitadas por la KBA han sido desarrolladas por Mercedes-Benz y aprobadas por la KBA; los retiros de mercado relacionados ya se han iniciado. No se puede descartar que, en ciertas circunstancias, se tenga que volver a trabajar en las actualizaciones de software, o pueden ordenarse o determinarse ceses ulteriores de entrega y registro por parte de la Compañía como medida precautoria, también en relación con los negocios de automóviles usados, arrendamiento y ventas por financiamiento. En el curso de su supervisión habitual del mercado, la KBA lleva a cabo revisiones rutinarias adicionales de los vehículos Mercedes-Benz y está haciendo preguntas sobre elementos técnicos de los vehículos. Adicionalmente, Mercedes-Benz continúa sosteniendo un diálogo con el Ministerio de Transporte e Infraestructura Digital de Alemania (BMDV) para concluir el análisis del asunto relacionado con emisiones diésel y para actualizar aún más los vehículos de los clientes afectados. En vista de las órdenes administrativas que se mencionan con anterioridad emitidas por la KBA, y las constantes pláticas con la KBA y el BMDV, no puede descartarse por completo que puedan emitirse órdenes administrativas adicionales en el curso de las investigaciones actuales y/o adicionales. A partir del 1º de septiembre de 2020, esto también aplica a las otras autoridades responsables de los demás Estados Miembro de la Comisión Europea que llevan a cabo vigilancia de mercado de conformidad con la nueva Regulación Europea de Aprobación Tipo y pueden tomar medidas sobre supuestos incumplimientos; independientemente del lugar de la aprobación de tipo original, y también a la autoridad británica de vigilancia del mercado DVSA (*Driver and Vehicle Standards Agency*).

Además de las autoridades mencionadas con anterioridad, autoridades nacionales de carteles y otras autoridades de diversos Estados extranjeros, el Ministerio de Medio Ambiente de Corea del Sur, la autoridad de competencia de Corea del Sur (Comisión de Comercio Justo de Corea) y la oficina del fiscal de distrito de Seúl (Corea del Sur) están llevando a cabo diversas investigaciones y/o procedimientos en relación con las emisiones de escape de diésel. En este contexto, las autoridades de Corea del Sur han emitido determinaciones e impuesto sanciones contra Mercedes-Benz. Mercedes-Benz ha presentado una apelación contra las determinaciones y las sanciones de las autoridades administrativas de Corea del Sur (el Ministerio de Medio Ambiente de Corea del Sur y la Comisión de Comercio Justo de Corea). Estos procedimientos descritos en esta sección aún están en curso.

Mercedes-Benz continúa cooperando por completo con las autoridades e instituciones.

Comportamiento de emisiones de diésel: demandas colectivas y otras demandas en los Estados Unidos, Alemania y otros Estados

Tal como se ha informado previamente, el Estado de Arizona presentó una demanda en enero de 2019, alegando que, entre otras cosas, Mercedes-Benz Group AG y MBUSA engañaron deliberadamente a los consumidores con publicidad de los vehículos diésel de Mercedes-Benz. Durante el cuarto trimestre de 2022, Mercedes-Benz Group AG y MBUSA llegaron a un acuerdo con el Estado de Arizona. En una demanda por separado presentada por la Comisión de Protección Ambiental (EPC) del Condado de Hillsborough, Florida en septiembre de 2020, el demandante alega que, entre otras cosas, Mercedes-Benz Group AG y MBUSA violaron regulaciones municipales que prohíben la manipulación de vehículos y otras conductas utilizando supuestos dispositivos para afectar la efectividad de los sistemas de control de emisiones. La demanda fue desestimada durante el tercer trimestre de 2022. El demandante ha apelado la decisión.

Se presentaron demandas colectivas con alegatos similares a los planteados por el Estado de Arizona contra Mercedes-Benz Group AG en Israel en Febrero de 2019, así como contra Mercedes-Benz Group AG y otras compañías del Grupo en el Reino Unido desde mayo de 2020, en Portugal así como en noviembre de 2022 en Australia. Los demandantes alegaban que Mercedes-Benz Group AG utilizó dispositivos que inaceptablemente deterioran la efectividad de sistemas de control de emisiones para la reducción de emisiones de óxido de nitrógeno (NO_X) y que provocan emisiones excesivas de vehículos con motores diésel.

Adicionalmente, desde junio de 2020, se han interpuestos demandas colectivas colectiva contra Mercedes-Benz AG y otras compañías del Grupo en los Países Bajos. Posteriormente, estas demandas se unificaron en una acción colectiva. Los demandantes, fundaciones con arreglo a las leyes de los Países Bajos, actúan en nombre de demandantes neerlandeses y basan su demanda en una ley según la cual dichos demandantes participan en la acción colectiva sin emprender acciones por sí mismos (salida voluntaria). El 22 de junio de 2022, el tribunal dictaminó en una sentencia parcial que los demandantes deben inscribirse activamente en la demanda (ingreso voluntario). y que, debido a la aplicabilidad del régimen jurídico anterior, sólo puede obtenerse una determinación de las demandas. A este respecto, la decisión ha sido recurrida por los demandantes. Además, el tribunal dictaminó que, en lugar de los clientes de toda la zona de la UE, sólo podrán participar en la demanda los clientes que hayan adquirido sus vehículos en los Países Bajos. Esta parte de la decisión es definitiva, lo que reduce significativamente el número de posibles demandantes. Al mismo tiempo, esta evolución conduce a una reducción material del riesgo asociado a la demanda colectiva. Por lo tanto, ya no cumple los requisitos para ser objeto de información separada en las Notas a los Estados Financieros Consolidados, razón por la cual Mercedes-Benz dejará de informar sobre este procedimiento en el futuro.

En Alemania, un gran número de clientes de vehículos diésel han interpuesto demandas por daños o recisión de contratos de venta. Ellos alegan que los vehículos incluían dispositivos de manipulación inadmisibles y/o mostraban valores de consumo o emisiones imperdonablemente altas. Se refieren, en particular, a las órdenes de retiro de productos del mercado por parte de la KBA (ver arriba). El comportamiento actual del número de casos está en disminución; sin embargo, no puede descartarse un incremento en el futuro. Con base en alegatos similares, la Federación de Organizaciones de Consumidores de Alemania (Verbraucerzentrale Bundesverband e.V.) interpuso una acción declaratoria modelo (Musterfeststellungsklage) contra Mercedes-Benz Group AG ante el Tribunal Regional Superior de Distrito de Stuttgart el 7 de julio de 2021. Esta acción busca una sentencia para que se cumplan ciertas precondiciones de supuestas demandas de consumidores. Mercedes-Benz Group AG se defenderá contra los alegatos de la federación.

Mercedes-Benz AG y las otras compañías afectadas del Grupo consideran sin mérito esta demanda y continuarán defendiéndose contra las demandas.

.

Adicionalmente, inversionistas de Alemania y el extranjero han interpuesto demandas por daños y perjuicios ante el Tribunal Regional de Stuttgart en las que alegan la violación de requisitos de información (procedimientos principales) y también interpusieron demandas extrajudiciales por daños y perjuicios. Los inversionistas sostienen que Mercedes-Benz Group AG no reveló inmediatamente información interna en relación con el comportamiento de las emisiones de sus vehículos diésel y que había hecho declaraciones públicas erróneas y engañosas. Sostienen además que el precio de compra de los instrumentos financieros adquiridos por ellos (en particular las acciones de Mercedes-Benz, anteriormente acciones de Daimler AG) habría sido inferior si Mercedes-Benz Group AG hubiera cumplido correctamente con sus obligaciones de información. Mercedes-Benz Group AG considera estos alegatos y reclamos sin mérito y se defenderá contra ellos. En este contexto, en diciembre de 2021, el Tribunal Regional de Stuttgart emitió, en el contexto de los procedimientos principales, una orden para referencia para iniciar dichos procedimientos de caso modelo de conformidad con la Ley de Procedimientos Modelo en Controversias de los Mercados de Capitales (KapMuG) ante el Tribunal Regional Superior de Stuttgart (procedimientos de caso modelo). El objeto de los procedimientos de caso modelo es llegar a una decisión que sea vinculante para los procedimientos principales en relación con temas comunes legales y de hechos. Los procedimientos principales ante el Tribunal Regional de Stuttgart serán suspendidos hasta que se llegue a una decisión sobre los temas presentados, en tanto que estos no pueden desestimarse de forma independiente de las cuestiones que deben ser decididas en los procedimientos de caso modelo. La decisión en los procedimientos de caso modelo es vinculante para los procedimientos principales suspendidos. Varios inversionistas utilizaron la posibilidad de interponer demandas por un importe considerable con los procedimientos de caso modelo con el fin de suspender el período de limitación. Mercedes-Benz Group AG continúa pensando que ha cumplido cabalmente con sus obligaciones de información de conformidad con la ley de mercados de capital y se defenderá contra los alegatos de inversionistas también en estos procedimientos de caso modelo.

Evaluación contable de los procedimientos legales en relación con el comportamiento de las emisiones de diésel

En relación con los procedimientos legales que se describen en los dos capítulos anteriores, de conformidad con la NIC 37.92 no se revela información adicional alguna en relación con el hecho de haber reconocido o no provisiones, o a qué grado se han registrado y/o se han informado pasivos contingentes, con el fin de no perjudicar la posición de Mercedes-Benz. Para provisiones registradas, esto no es aplicable al grado en que se ha llegado a una resolución o se ha concluido un procedimiento.

Otros procedimientos legales

A partir de julio de 2017, se presentaron varias demandas colectivas en Estados Unidos y Canadá contra Mercedes-Benz Group AG y otros fabricantes de automóviles así como varias de sus subsidiarias de América del Norte. Los demandantes alegan haber sufrido daños debido a que los demandados participaron en conductas anticompetitivas en relación con tecnología vehicular, costos, proveedores y otros atributos competitivos, incluyendo tecnología de control de emisiones diésel desde los años noventa. En junio de 2022, los procedimientos en los Estados Unidos fueron desestimados con efecto final a favor de Mercedes-Benz. Mercedes-Benz también las demandas pendientes en Canadá sin mérito y continuarán defendiéndose contra los reclamos. Este pasivo contingente no puede ser valuado en este momento.

Tal como ha sido previamente informado, existen pendientes acciones colectivas relacionadas con las bolsas de aire Takata en Canadá, los Estados Unidos, Israel y Argentina. Las demandas se basan en la acusación de que, junto con las entidades de Takata y muchas otras compañías que vendían vehículos con infladores de bolsas de aire Takata, las entidades de Mercedes-Benz fueron supuestamente negligentes al vender esos vehículos, aparentemente no retirándolas de forma suficientemente rápida del mercado, y no advirtiendo a los clientes sobre un posible defecto y/o no proporcionando un inflador de bolsa de aire adecuado de reemplazo. Uno de los reclamos en los Estados Unidos también interpone demandas por parte de recicladores de automóviles que alegan lesión debido a que no pueden revender infladores de bolsas de aire recuperadas sujetos al retiro de mercado de Takata. Mientras tanto, se desestimó una demanda colectiva adicional presentada en Argentina; sin embargo, esta puede volver a presentarse, En febrero de 2023, las acciones colectivas en Canadá fueron parcialmente desestimadas. Mercedes-Benz Group AG continúa considerando sin fundamentos estas demandas, y las compañías afectadas del Grupo continuarán defendiéndose contra los reclamos. En relación con este tema, se informaron de forma reducida, los pasivos contingentes.

En octubre de 2021, un número de distribuidores de Mercedes-Benz Australia interpusieron una demanda contra Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd ("MBAuP") ante un Tribunal Federal en Australia. Ellos sostienen que MBAuP obligó a los distribuidores a aceptar un cambio en su modelo de negocios de un modelo de distribuidora a un modelo de agencia y, por lo tanto, los privó del crédito mercantil que habían creado a través de sus inversiones en la red de distribuidores de Mercedes-Benz en Australia. Ellos buscan el restablecimiento del modelo de distribuidoras o, de forma alterna, compensación por los daños y perjuicios en los que presuntamente incurrieron. MBAuP considera estos reclamos sin mérito y se defenderá contra los mismos.

En mayo y julio de 2022, se presentaron demandas colectivas en los Estados Unidos por reclamos con base en un retiro voluntario del mercado de ciertos vehículos Mercedes-Benz Clase ML, GL y R fabricados durante los años de modelo 2004-2015 por potenciadores de frenos potencialmente corroídos. Entre otras cosas, los demandantes alegan que los potenciadores de frenos en dichos vehículos podrían corroerse y resultar en una menor fuerza de frenado. Ellos reclaman falta de información en relación con el defecto reclamado y presentaron varias demandas. En Israel se presentó una demanda colectiva similar. Mercedes-Benz considera que las demandas no tiene mérito y se defiende contra las mismas.

Estimaciones contables y criterios de la administración

Mercedes-Benz Group Ag y sus subsidiarias registran provisiones en relación con procedimientos pendientes o amenaza de procedimientos al grado en que es probable una pérdida y esta puede ser estimada de forma razonable. Estas provisiones son registradas en los estados financieros consolidados del Grupo y se basan en estimaciones. En caso de ser cuantificables, los pasivos contingentes relacionados con los procedimientos legales son informados en los estados financieros consolidados del Grupo. Los riesgos resultantes de los procedimientos legales en ocasiones no pueden ser evaluados de forma confiable o solo a un grado limitado. Por lo tanto, las provisiones reconocidas para ciertos procedimientos legales pueden resultar insuficientes una vez que han concluido estos procedimientos. Mercedes-Benz puede también resultar responsable por pagos en procedimientos legales por los que no se hayan registrado provisiones y/o se hayan informado pasivos contingentes. Existe incertidumbre en relación con los importes o fechas de pago de posibles salidas de efectivo. Aunque el resultado legal de estos procedimientos podría afectar de forma sustancial los resultados de operación de Mercedes-Benz y sus flujos de efectivo para un período determinado de información, Mercedes-Benz cree que este no debe ejercer una influencia sostenida en la situación financiera del Grupo.

32. PASIVOS CONTINGENTES Y OTRAS OBLIGACIONES FINANCIERAS

Pasivos contingentes

Al 31 de diciembre de 2022, el mejor estimado de obligaciones por **pasivos contingentes** es por € 4,122 millones (2021: € 2,747 millones). En comparación con el ejercicio anterior, existió un incremento en pasivos contingentes por un importe aproximado de €1,041 millones como resultado de la discontinuación de las actividades comerciales en Rusia. Los otros pasivos contingentes están relacionados principalmente con los procedimientos legales y garantías de producto que se describen en la Nota 31.

Otras obligaciones financieras

Al 31 de diciembre de 2022, existen obligaciones financieras por la **adquisición de activos intangibles, propiedades, plantas y equipo y propiedades en arrendamiento** por € 5,729 millones (2021: € 4,098 millones).

Además, el Grupo Mercedes-Benz ha emitido **compromisos irrevocables de deuda** al 31 de diciembre de 2022. Estos compromisos crediticios no han sido utilizados a la fecha. La nota 34 incluye más información sobre estos compromisos.

33. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Los valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros presentados en las siguientes tablas se refieren a importes del Grupo, incluyendo activos y pasivos disponibles para la venta. Las cifras de utilidades o pérdidas y cambios en instrumentos financieros en 2021, se refieren a actividades continuadas y discontinuadas.

Valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros

La tabla D 72 muestra los valores en libros y los valores razonables de las respectivas clases de los instrumentos financieros del Grupo.

D.72

Valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros

	Al 31 de diciembre de 2022		Al 31 de diciembre de 2021	
En millones de euros	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Activos financieros				
Cuentas por cobrar por activos financieros	**85,549**	**86,343**	82,853	84,386
Cuentas por pagar comerciales	**8,100**	**8,100**	7,703	7,703
Efectivo y equivalentes de efectivo	**17,679**	**17,679**	23,182	23,182
Títulos de deuda negociables e inversiones similares	**7,060**	**7,060**	7,579	7,579
Registrados a valor razonable en otros ingresos integrales	**1,641**	**1,641**	2,364	2,364
Registrados a valor razonable en resultados	**4,460**	**4,460**	4,937	4,937
Valuados al costo	**959**	**959**	278	278
Otros activos financieros				
Instrumentos de capital e instrumentos de deudas	**1,439**	**1,439**	1,707	1,707
Registrados a valor razonable en otros ingresos integrales	**768**	**768**	1,042	1,042
Registrados a valor razonable en resultados	**671**	**671**	665	665
Otros activos financieros registrados a valor razonable en resultados	**584**	**584**	61	61
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	**2,463**	**2,463**	1,020	1,020
Otras cuentas por cobrar y otros activos financieros diversos	**3,113**	**3,113**	3,258	3,258
	125,987	**126,781**	127,363	128,896
Pasivos financieros				
Pasivos por financiamiento	109,192	**107,417**	123,343	125,737
Cuentas por pagar comerciales	12,204	**12,204**	10,682	10,682
Otros pasivos financieros				
Pasivos financieros registrados a valor razonable en resultados	**171**	**171**	130	130
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	**2,283**	**2,283**	1,420	1,420
Otros pasivos financieros diversos	**5,454**	**5,454**	6,264	6,264
Pasivos por reembolso y contractuales				
Obligaciones por transacciones de venta	**4,481**	**4,481**	3,860	3,860
	133,785	**132,010**	145,699	148,093

Los valores razonables de los instrumentos financieros se calcularon con base en la información de mercado disponible en la fecha del balance general. Se utilizaron los siguientes métodos y premisas:

Cuentas por cobrar por servicios financieros

Se estima que los valores razonables de las cuentas por cobrar por servicios financieros a tasas de interés variables son iguales a los valores en libros respectivos, puesto que las tasas de interés estipuladas y las disponibles en el mercado no difieren significativamente. Los valores razonables de las cuentas por cobrar por servicios financieros a tasas de interés fijas se calculan en función de los flujos de efectivo futuros estimados descontados.

El descuento se basa en las tasas de interés vigentes a las que podrían obtenerse préstamos similares con condiciones idénticas al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021.

Cuentas por cobrar comerciales y efectivo y equivalentes de efectivo

Debido a los cortos plazos de estos instrumentos financieros y a que el riesgo crediticio es fundamentalmente menor, se asume que sus valores razonables son iguales a sus valores en libros.

Títulos de deuda negociables e inversiones similares, otros activos financieros

Los *títulos de deuda negociables* se registran a valor razonable a través de otros ingresos integrales o al valor razonable a través de resultados. Las *inversiones similares* se valúan al costo amortizado y no se incluyen en la jerarquía de valuación, ya que sus valores en libros son una aproximación razonable de su valor razonable debido a los cortos plazos de estos instrumentos financieros y al riesgo crediticio fundamentalmente más bajo.

Los *instrumentos de capital* se registran a su valor razonable a través de otros ingresos integrales o a valor razonable a través de resultados. Los instrumentos de capital registrados a través de otros ingresos integrales se incluyen en la Tabla D 72 e incluyen, principalmente, las acciones en Sila Nanotechnologies Inc., Momenta Global LImited y en Farasis Energy (Ganzhou) Co. Ltd. Las inversiones restantes registradas a valor razonable en otros ingresos integrales incluyen inversiones no materiales adicionales en base individual.

Los títulos de deuda negociables e instrumentos de capital medidos al valor razonable se valuaron utilizando los precios de mercado cotizados al cierre del período de reporte. Si los precios de mercado cotizados no estuvieran disponibles para estos instrumentos de deuda y capital, la valuación del valor razonable se basa en insumos que son directa o indirectamente observables en mercados activos. Los valores razonables se calculan utilizando modelos reconocidos de valuación financiera, tales como los modelos de flujo de efectivo descontado o múltiplos.

Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados incluyen instrumentos financieros derivados no utilizados en la contabilidad de coberturas. Estos instrumentos financieros, así como los *instrumentos financieros derivados utilizados en la contabilidad de coberturas* incluyen:

- Contratos de cobertura de derivados de divisas; los valores razonables de los de swaps de tasas de interés de divisas cruzadas se determinan en función de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados (tomando en cuenta las primas crediticias y riesgos de incumplimiento), utilizando las tasas de interés de mercado aplicables a la vigencia restante de los instrumentos financieros. La valuación de forwards de divisas se basa en las cotizaciones de mercado de curvas de forwards. Las opciones de divisas se valúan con modelos de fijación de precios de opciones utilizando información de mercado.

- Contratos de cobertura de tasas de interés de derivados. Los valores razonables de los instrumentos de cobertura de tasas de interés (por ejemplo, swaps de tasas de interés) se calculan en función de los flujos de efectivo futuros estimados (tomando en cuenta las primas crediticias y riesgos de incumplimiento) utilizando las tasas de interés aplicables a la vigencia restante de los instrumentos financieros.

- Contratos de cobertura de "commodities". Los valores razonables de los contratos de cobertura de “commodities” (por ejemplo forwards de "commodities") se determinan con base en los precios de referencia actuales tomando en cuenta las primas y descuentos de forwards y riesgos de incumplimiento.

Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros se registran a costo amortizado. Debido a los cortos vencimientos predominantes y riesgo crediticio fundamentalmente menor de estos instrumentos financieros, se asume que sus valores razonables se aproximan a sus valores en libros.

Pasivos por financiamiento

Los valores razonables de los bonos, préstamos, papel comercial, depósitos en el negocio de banca directa y los pasivos resultantes de las operaciones ABS se calculan en función de los valores presentes de los flujos de efectivo futuros estimados (considerando primas crediticias y riesgos crediticios). Para efectos de descuento se utilizan las tasas de interés de mercado para los períodos relevantes.

Cuentas por pagar comerciales

Debido a los cortos plazos de estos instrumentos financieros, se asume que sus valores razonables son iguales a sus valores en libros.

Los contratos de factoraje inverso no cambiaron las características relevantes de una cuenta por pagar comercial para el Grupo para los pasivos involucrados. Por lo tanto, no existieron reclasificaciones de estas cuentas por pagar comerciales a pasivos por financiamiento.

Pasivos por reembolsos y contractuales

Los pasivos por reembolsos y contractuales incluyen obligaciones de transacciones de ventas que califican como instrumentos financieros. Las obligaciones por transacciones de ventas deben considerarse, por lo general, como de corto plazo. Debido a los cortos vencimientos de estos instrumentos financieros, se asume que sus valores razonables son iguales a sus valores en libros.

Otros pasivos financieros

Los pasivos financieros registrados a su valor razonable a través de resultados incluyen los instrumentos financieros derivados no utilizados en la contabilidad de coberturas. Para información relacionada con estos instrumentos financieros y los instrumentos financieros derivados utilizados en la contabilidad de coberturas, ver las notas de las secciones relativas a los títulos de deuda negociables e inversiones similares, otros activos financieros.

Otros pasivos financieros diversos se trasladan a costo amortizado. Debido a los cortos plazos predominantes de estos instrumentos financieros, se asume que sus valores razonables se aproximan a sus valores en libros.

Compensación de instrumentos financieros

El Grupo concluye transacciones con derivados de conformidad con acuerdos marco de neteo (acuerdos marco) de la ISDA (*International Swaps and Derivatives Association*) y otros acuerdos marco nacionales apropiados. Sin embargo, estos acuerdos no cumplen con los criterios de neteo en el Estado Consolidado de Situación Financiera, ya que únicamente permiten el neteo en caso de eventos futuros, tales como incumplimiento o insolvencia por parte del Grupo o de sus contrapartes.

La tabla D 73 muestra los valores en libros de los instrumentos financieros derivados sujetos a los acuerdos descritos, así como los posibles efectos financieros del neteo de conformidad con los acuerdos marco de neteo.

Jerarquías de Valuación

La tabla D 74 muestra un panorama general de la clasificación en jerarquías de valuación de activos y pasivos financieros registrados a valor razonable (de conformidad con la NIIF 13).

Al final de cada período de informe, el Grupo revisa la necesidad de reclasificación entre jerarquías de valuación. En 2021 la inversión en ChargePoint Inc., que se registra a valor razonable a través de resultados ha sido reclasificada del Nivel 2 al Nivel 1 como resultado de la oferta pública inicial de esta compañía.

Para determinar el riesgo crediticio de instrumentos financieros derivados que se asignaron a la jerarquía de valuación Nivel 2, aplican las carteras administradas con base en exposición neta.

La tabla D 75 muestra la clasificación de jerarquías (de acuerdo con la NIIF 13) en la que se clasifican los valores razonables de los activos y pasivos financieros, que no se registran a valor razonable en el Estado Consolidado de Situación Financiera.

D.73
Información de instrumentos financieros derivados registrados que están sujetos a un acuerdo marco de neteo o acuerdo similar

	Al 31 de diciembre, 2022			Al 31 de diciembre, 2021		
	Importes brutos y netos de instrumentos financieros en el Estado Consolidado de Situación Financiera	Importes sujetos a acuerdo marco de neteo	Importes netos	Importes brutos y netos de instrumentos financieros en el Estado Consolidado de Situación Financiera	Importes sujetos a acuerdo marco de neteo	Importes netos
En millones de euros						
Otros activos financieros netos[1]	**3,047**	**-2,045**	**1,002**	1,081	-477	604
Otros pasivos financieros netos[2]	**2,454**	**-2,045**	**409**	1,550	-477	1,073

1 Los otros activos financieros netos que están sujetos a un acuerdo marco de neteo incluyen instrumentos financieros derivados que se incluyen en contabilidad de coberturas y activos financieros registrados a valor razonable en resultados (ver Nota 17).

2 Los otros pasivos financieros netos que están sujetos a un acuerdo marco de neteo incluyen instrumentos financieros derivados que se incluyen en contabilidad de coberturas y pasivos financieros registrados a valor razonable en resultados (ver Nota 26).

D.74

Jerarquía de valuación de activos y pasivos financieros registrados a valor razonable

	Al 31 de diciembre de 2022				Al 31 de diciembre de 2021			
	Total	Nivel 1[1]	Nivel 2[2]	Nivel 3[3]	Total	Nivel 1[1]	Nivel 2[2]	Nivel 3[3]
En millones de euros								
Activos financieros registrados a valor razonable								
Instrumentos de deuda negociables	6,101	**5,849**	**252**	-	7,301	6,395	906	-
Registrado a valor razonable a través de Otros ingresos integrales	1,641	**1,392**	**249**	-	2,364	1,468	896	-
Registrados a valor razonable a través de resultados	4,460	**4,457**	**3**	-	4,937	4,927	10	-
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	1,439	**457**	**339**	**643**	1,707	850	227	630
Registrados a valor razonable a través de Otros ingresos integrales	768	**341**	**215**	**212**	1,042	643	145	254
Registrados a valor razonable a través de resultados	671	**116**	**124**	**431**	665	207	82	376
Otros activos financieros registrados a Valor Razonable a través de resultados	584	-	**578**	**6**	61	-	60	1
Instrumentos financieros derivados utilizados en Contabilidad de Cobertura	2,463	-	**2,463**	-	1,020	-	1,020	-
	10,587	**6,306**	**3,632**	**649**	10,089	7,245	2,213	631
Pasivos financieros registrados a valor razonable								
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	**171**	-	**171**	-	130	-	130	-
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	**2,283**	-	**2,283**	-	1,420	-	1,420	-
	2,454	-	**2,454**	-	1,550	-	1,550	-

1 Valuación a valor razonable se basa en precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para estos activos y pasivos, o unos idénticos.
2 Valuación a valor razonable se basa en entradas que son observables en un mercado activo, ya sea de forma directa (es decir, como precios) o indirecta (es decir, derivados de precios).
3 Valuación a valor razonable se basa en entradas para las que no existe información de mercado observable disponible.

D.75

Jerarquía de valuación de activos y pasivos financieros no registrados a valor razonable

	Al 31 de diciembre de 2022				Al 31 de diciembre de 2021			
	Total	Nivel 1[1]	Nivel 2[2]	Nivel 3[3]	Total	Nivel 1[1]	Nivel 2[2]	Nivel 3[3]
En millones de euros								
Valores razonables de activos financieros valuados a costo								
Cuentas por cobrar por Servicios Financieros	86,343	-	**86,343**	-	84,386	-	84,386	-
Valores razonables de pasivos financieros valuados a costo								
Pasivos por financiamiento	107,417	**38,729**	**68,688**	-	125,737	60,702	65,035	-
bonos	52,668	**38,729**	**13,939**	-	68,645	60,157	8,488	-
Pasivos por transacciones ABS	16,839	-	**16,839**	-	18,425	545	17,880	-
Pasivos por Financiamiento	37,910	-	**37,910**	-	38,667	-	38,667	-

1 Valuación a valor razonable se basa en precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para estos activos y pasivos, o unos idénticos.
2 Valuación a valor razonable se basa en entradas que son observables en un mercado activo, ya sea de forma directa (es decir, como precios) o indirecta (es decir, derivados de precios).
3 Valuación a valor razonable se basa en entradas para las que no existe información de mercado observable disponible.

Categorías de valuación

La Tabla D 76 muestra los valores en libros de los instrumentos financieros de acuerdo con categorías de valuación.

D.76

Valores en libros de instrumentos financieros de conformidad con categorías de valuación

En millones de euros	Al 31 de diciembre 2022	2021
Activos		
Activos financieros valuados a costo (amortizado)	**96,549**	96,955
Cuentas por cobrar por servicios financieros[1]	**66,698**	62,534
Cuentas por cobrar comerciales	**8,100**	7,703
Efectivo y equivalentes de efectivo	**17,679**	23,182
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**959**	278
Otras cuentas por cobrar y otros activos financieros diversos	**3,113**	3,258
Activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	**2,409**	3,406
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**1,641**	2,364
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	**768**	1,042
Activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	**5,715**	5,663
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**4,460**	4,937
Otras cuentas por cobrar y otros activos financieros diversos	**671**	665
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados[2]	**584**	61
Pasivos		
Pasivos financieros valuados a costo (amortizado)	**131,324**	144,134
Cuentas por pagar comerciales	**12,204**	10,682
Pasivos por financiamiento[3]	**109,192**	123,343
Otros activos financieros diversos[4]	**5,447**	6,249
Obligaciones por transacciones de venta	**4,481**	3,860
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados[2]	**171**	130

1 Esto no incluye cuentas por cobrar por arrendamientos por € 18.851 millones (2021: € 20.318 millones) ya que esas no son asignadas a categoría de valuación.
2 Estos importes se relacionan con instrumentos financieros derivados que no se incluyen en contabilidad de coberturas.
3 Esto no incluye pasivos por transacciones de arrendamiento por € 2.645 millones (2021: € 2.562 millones) ya que no se asignan a una categoría de valuación.
4 Esto no incluye garantías financieras por € 7 (2021: € 15 millones) ya que no se asignan a una categoría de valuación.

La Tabla D 76 no incluye los valores en libros de instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas ya que estos instrumentos financieros no se asignan a categoría de valuación.

Utilidades o pérdidas netas

La Tabla D 77 presenta las utilidades/pérdidas netas de los instrumentos financieros incluidos en el Estado de Resultados Consolidado para las operaciones continuadas y discontinuadas (excepto los instrumentos financieros derivados utilizados en la contabilidad de coberturas).

Las utilidades/pérdidas netas sobre títulos de deuda e instrumentos capital registrados a valor razonable a través de resultados, incluyen principalmente utilidades y pérdidas atribuibles a cambios en los valores razonables de estos instrumentos.

Las utilidades/pérdidas sobre otros activos y pasivos financieros registrados a su valor razonable en resultados incluyen principalmente las utilidades y pérdidas atribuibles a cambios en sus valores razonables.

Las utilidades/pérdidas netas sobre instrumentos de capital registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales incluyen principalmente pagos de dividendos.

Las utilidades/pérdidas netas sobre otros activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales son atribuibles principalmente a los efectos de la conversión de divisas.

Las utilidades/pérdidas netas sobre activos financieros valuados a costo (amortizado) (excluyendo el gasto/ingreso financiero que se muestra a continuación) incluyen principalmente pérdidas por deterioro (incluyendo reversiones de pérdidas por deterioro) por menos € 610 millones (2021: menos € 157 millones) que se cargan a costo de ventas, gastos de ventas y otros ingresos/gastos por intereses netos. También se incluyen las utilidades y pérdidas por conversión de divisas.

Las utilidades/pérdidas netas sobre pasivos financieros registrados a costo (amortizado) (excluyendo el gasto/ingreso por intereses que se muestra a continuación) incluyen principalmente los efectos de conversión de divisas.

D.77

Utilidades/pérdidas, netas

En millones de euros	2022	2021
Instrumentos de deuda y capital registrados a valor razonable a través de resultados	**-173**	205
Otros activos financieros y pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados[1]	**94**	27
Instrumentos de capital registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	**4**	3
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	**-7**	-8
Activos financieros valuados a costo (amortizado)	**-651**	66
Pasivos financieros valuados a costo (amortizado)	**-172**	152

1 Importes relacionados con instrumentos financieros derivados que no se utilizan en contabilidad de coberturas

Total de ingresos por intereses y total de gastos por intereses

La Tabla D 78 presenta el total de ingresos por intereses y el total de gastos por intereses de operaciones continuadas y discontinuadas por activos financieros o pasivos financieros no registrados a valor razonable a través de resultados.

Ver la Nota 1 en la que se ofrecen descripciones cualitativas de contabilidad y presentación de los instrumentos financieros (incluidos los instrumentos financieros derivados).

D.78

Total ingresos por intereses y total gastos por intereses

En millones de euros	**2022**	2021
Total ingresos por intereses	**4,571**	5,106
por activos y pasivos financieros valuados a costos (amortizados)	4,550	5,093
por activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	21	13
Total gastos por intereses	**-1,980**	-2,279
por activos y pasivos financieros valuados a costos (amortizados)	**-1,980**	-2,279
por activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	-	-

Información sobre los instrumentos financieros derivados

Uso de derivados.

El Grupo Mercedes-Benz utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para la cobertura de riesgos financieros que resultan de sus actividades comerciales o de financiamiento o de su gestión de la liquidez. Estos son, principalmente, riesgos de tasas de interés, riesgos cambiarios y riesgos de precios de “commodities”, que fueron definidos como categorías de riesgos. Para estos fines de cobertura, el Grupo usa principalmente transacciones con forwards de divisas, swaps de tasas de interés en divisas cruzadas, swaps de tasas de interés, opciones y forwards de "commodities.

La Tabla D 79 muestra los importes de las transacciones designadas como instrumentos de cobertura.

D.79
Importes por las transacciones designadas como instrumentos de cobertura

	Riesgo de divisas		Riesgo de tasa de interés		Riesgo de precio de commodities
En millones de euros	Coberturas flujo de efectivo[1]	Coberturas de inversiones netas en operaciones foráneas	Coberturas flujo de efectivo[2]	Coberturas valor razonable[2]	Coberturas flujo de efectivo[1]
Al 31 de diciembre de 2022					
Valor en libros de instrumentos de cobertura					
Otros activos financieros circulantes	**442**	-	**72**	**-47**	**1**
Otros activos financieros no circulantes	**456**	-	**1,654**	**-115**	-
Otros pasivos financieros circulantes	**629**	-	**7**	**36**	-
Otros pasivos financieros no circulantes	**376**	-	**45**	**1,190**	-
Cambios de valor razonable[3]	**1,321**	-	**1,334**	**-1,820**	**5**
Al 31 de diciembre de 2021					
Valor en libros de instrumentos de cobertura					
Otros activos financieros circulantes	53	-	46	24	5
Otros activos financieros no circulantes	140	-	200	551	1
Otros pasivos financieros circulantes	277	-	46	10	-
Otros pasivos financieros no circulantes	1,042	-	37	8	-
Cambios de valor razonable[3]	-1,763	-	266	-717	-

1 Incluye los siguientes instrumentos de cobertura: forwards de divisas, opciones de divisas, swaps de divisas y forwards de commodities.
2 Incluye los siguientes instrumentos de cobertura: swaps de tasas de interés, swaps de tasa de interés de divisas cruzadas.
3 Utilidades y pérdidas por instrumentos de cobertura utilizados para el registro de la ineficacia de coberturas.

Coberturas de valor razonable.

El Grupo utiliza las coberturas de valor razonable principalmente como cobertura de riesgos de tasa de interés.

Los importes de las partidas cubiertas con coberturas de valor razonable se incluyen en la Tabla D 80.

D.80

Coberturas a valor razonable

	Riesgo de tasa de interés	
	2022	2021
En millones de euros		
Valores en libros de partidas con cobertura		
Pasivos por financiamiento, circulantes	**3,395**	4,431
Pasivos por financiamiento, no circulantes	**17,943**	20,404
ajustes por cobertura		
Pasivos por financiamiento, circulantes	**-33**	9
Pasivos por financiamiento, circulantes	**-1,192**	558
Cambios a valor razonable de partidas con cobertura[1]	**1,820**	717
Importe acumulado de ajustes de cobertura por coberturas inactivas restantes en el estado de situación financiera	**8**	-31

1 Cambios de valor razonable de las partidas con cobertura utilizadas para el registro de la ineficacia de coberturas

Ni durante el año actual, ni durante el año anterior, existieron resultados atribuibles a la porción ineficaz de la cobertura con coberturas a valor razonable.

Coberturas de flujos de efectivo y coberturas de inversiones netas en operaciones foráneas.

El Grupo utiliza coberturas de flujo de efectivo para la cobertura de los riesgos cambiarios, de tasas de interés y de precios de los "commodities".

El Grupo también cubre de forma parcial los riesgos cambiarios de inversiones seleccionadas con la aplicación de instrumentos financieros derivados o no derivados.

Los importes relacionados con estas partidas designadas como coberturas de flujo de efectivo y coberturas de inversiones netas en operaciones foráneas se muestran en la Tabla D 81.

Las utilidades y pérdidas sobre partidas designadas como cobertura de efectivo así como los importes relacionados con la ineficacia de coberturas, se muestran en la Tabla D 82.

D.81

Coberturas de flujos de efectivo y coberturas de inversiones netas en operaciones foráneas

	2022			2021		
En millones de euros	Riesgo divisa	Riesgo tasa de interés	Riesgo precio commodities	Riesgo divisa	Riesgo tasa de interés	Riesgo precio commodities
Cambios de valor razonable de partidas con cobertura[1]	**-1,319**	**-1,334**	**-5**	1,755	-266	-
coberturas de inversiones netas en operaciones extranjeras	-			-		
Saldo de las reservas para instrumentos financieros derivados (antes de impuestos)						
Coberturas continuas	**1,339**	**1,501**	**1**	-959	162	5
Coberturas de riesgo de precio de commodities en el negocio automotriz[2]	-	-	**1**	-	-	2
Coberturas discontinuadas/finalizadas	**-229**	**-4**	-	-268	-10	-
cobertura de inversiones netas en operaciones foráneas	**-270**			-270		

1 Cambios de valor razonable de las partidas con cobertura para el registro de ineficacia de coberturas.
2 La Nota 34 ofrece información adicional en la sección de riesgo de tipo de cambio.

D.82

Utilidades y pérdidas sobre coberturas de flujos de efectivo y coberturas de inversiones netas en operaciones foráneas

		Riesgo de divisas		Riesgo tasa interés		Riesgo precio commodities
En millones de euros						
Partida en el Estado de Resultados en la que se incluye la ineficacia y reclasificación	Ingresos	Costo de ventas	Otros ingresos/gastos financieros, netos	Costo de ventas	Gastos por intereses	Costo de ventas
2022						
Utilidades y pérdidas registradas en otros ingresos integrales	1,313	6	-	152	1,183	5
Ineficacia de coberturas registrada en el Estado de Resultados	2	-	-	-	-	-
Reclasificación de utilidades y pérdidas por reservas para instrumentos financieros derivados del Estado de Resultados						
Para coberturas para las que ya no se espera que ocurran los futuros flujos de efectivo cubiertos	6	-2	-	-	-	-
Para coberturas que han sido transferidas debido a que la partida con cobertura ha afectado la utilidad o pérdida	1,045	-	-	-20	31	-
2021						
Utilidades y pérdidas registradas en otros ingresos integrales	-1,676	-79	-	102	164	-
Ineficacia de coberturas registrada en el Estado de Resultados	-8	-	-	-	-	-
Reclasificación de utilidades y pérdidas por reservas para instrumentos financieros derivados del Estado de Resultados						
Para coberturas para las que ya no se espera que ocurran los futuros flujos de efectivo cubiertos	-1	-1	-	-	-	-
Para coberturas que han sido transferidas debido a que la partida con cobertura ha afectado la utilidad o pérdida	34	341	-	-14	42	-

Durante 2022, ocurrieron cambios en fechas de entrega y volúmenes de entrega en varios mercados ocasionando que algunas ventas de vehículos en ciertas divisas resultaran poco probables, con la consecuencia de que la contabilidad de coberturas para estas ventas tuvo que ser concluida. Esto estuvo especialmente relacionado con la divisa CNY como consecuencia de la pandemia de COVID 19. La reclasificación de reservas para instrumentos financieros derivados al Estado de Resultados no resultó en ningún efecto sustancial.

La Tabla D 83 muestra la reconciliación de las reservas para instrumentos financieros derivados (excluyendo reservas para coberturas de inversiones netas en operaciones foráneas).

D.83

Reconciliación de reservas para instrumentos financieros derivados

En millones de euros	Reservas para instrumentos financieros derivados	De estas, reservas para costos de cobertura
Saldo al 1 de enero, 2021	266	-7
Utilidades/pérdidas no realizadas antes de impuestos	-1,711	-227
Riesgo de divisa	-1,981	-227
Riesgo de tasa de interés	270	-
Reclasificación a utilidad y pérdida antes de impuestos	537	133
Riesgo de divisa	509	133
Riesgo de tasa de interés	28	-
Reclasificación a costo de adquisición de activos no financieros antes de impuestos	-101	-10
Riesgo de divisa – adquisición	-69	-10
Riesgo de precios de commodities – compras de inventario	-32	-
Enajenaciones debido a la escisión del negocio de vehículos comerciales de Daimler antes de impuestos	-23	8
Otros cambios	-2	1
Impuestos sobre cambios en valores razonables y reclasificaciones	392	28
Saldo al 31 de diciembre, 2021	-642	-74
Utilidades/pérdidas no realizadas antes de impuestos	**878**	**-1,772**
Riesgo de divisa	**-446**	**-1,767**
Riesgo de tasa de interés	**1,320**	**-5**
Riesgo de precios de commodities – compras de inventario	**4**	-
Reclasificación a utilidad y pérdida antes de impuestos	1,490	428
Riesgo de divisa	**1,479**	**428**
Riesgo de tasa de interés	**11**	-
Reclasificación a costo de adquisición de activos no financieros antes de impuestos	**-83**	**-42**
Riesgo de divisa – adquisición	**-74**	**-42**
Riesgo de precios de commodities – compras de inventario	**-9**	-
Otros cambios	**-1**	**-1**
Impuestos sobre cambios en valores razonables y reclasificaciones	**-658**	**413**
Saldo al 31 de diciembre, 202	**984**	**-1,048**

Al 31 de diciembre de 2022, el saldo de reservas para coberturas de inversiones netas en operaciones foráneas era por un importe de € 189 millones (2021: € 189 millones).

Los vencimientos de los instrumentos financieros derivados por lo general corresponden a los de las operaciones subyacentes. Se espera que la realización de las operaciones subyacentes de las coberturas de flujos de efectivo corresponda con los vencimientos de las operaciones de cobertura que aparecen en la Tabla D 84.

Al 31 de diciembre de 2022, el Grupo Mercedes-Benz utilizaba instrumentos financieros derivados con un vencimiento máximo de 57 meses (2021: 35 meses) como coberturas de riesgos cambiarios por operaciones futuras.

Valores nominales de los instrumentos financieros derivados.

La Tabla D 84 muestra los valores nominales de instrumentos financieros derivados celebrados para fines de cobertura de riesgos cambiarios, riesgos de tasa de interés y riesgos de precio de commodities que resultan de las actividades operativas y/o de financiamiento del Grupo.

Los precios promedio de instrumentos financieros derivados clasificados por categoría de riesgo para los principales riesgos, están incluidos en la Tabla D 85.

La mayoría de las transacciones por las que los efectos de la valuación del instrumento de cobertura y la transacción subyacente se compensan en gran medida entre sí en el Estado Consolidado de Resultados no clasifican para contabilidad de coberturas.

Aun cuando los instrumentos financieros derivados no, o ya no califiquen para contabilidad de coberturas, dichos instrumentos continúan cubriendo riesgos financieros de las operaciones comerciales. Si el elemento cubierto deja de existir o no se espera que exista más, el instrumento de cobertura se dará por terminado.

En la Nota 34, en la Apartado riesgos del mercado financiero, se explica la cobertura de riesgos cambiarios, de riesgos de tasas de interés y de precios de los “commodities”.

D.84

Importes nominales de instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas

	Al 31 de diciembre, 2022 Vencimiento de importes nominales				Al 31 de diciembre, 2021 Vencimiento de importes nominales			
	<1 año	5 años	>5 años	Total	<1 año	5 años	>5 años	Total
En millones de euros								
Riesgo de divisa	27,727	**27,945**	-	**55,672**	25,057	11,878	-	36,935
Riesgo de tasa de interés	5,764	**30,967**	**6,857**	**43,588**	13,927	26,944	6,701	47,572
Coberturas valor razonable	4,174	**15,229**	**3,521**	**22,924**	5,113	16,214	3,444	24,771
principales instrumentos de cobertura afectados por la reforma al referente de tasa de interés								
en la divisa USD	**1,195**	**2,813**	**1,336**	**5,344**	2,031	3,775	1,257	7,063
Coberturas flujo de efectivo	1,590	**15,738**	**3,336**	**20,664**	8,814	10,730	3,257	22,801
principales instrumentos de cobertura afectados por la reforma al referente de tasa de interés[1]								
en la divisa USD	-	**2,578**	**1,336**	**3,914**	5,236	4,589	1,258	11,083
Riesgo de precios de commodities	**7**	-	-	**7**	48	9	-	57

1. Los volúmenes de exposición al riesgo en coberturas de flujo de efectivo afectados directamente por la reforma del referente de tasas de interés, por lo general, están alineados con los valores nominales informados de los instrumentos de cobertura debido al índice básico de cobertura de 1. La Nota 34 ofrece información adicional sobre la reforma al referente de tasa de interés.

D.85

Precios promedio de instrumentos de cobertura para los principales riesgos

	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
Riesgo de divisa		
USD por €	**1.10**	1.18
CNY por €	**7.37**	7.90
GBP por €	**0.87**	0.87
Riesgo de tasa de interés		
Coberturas de valor razonable		
Tasa de interés promedio — €	**-0.95%**	1.07%
Tasa de interés promedio — USD	**-1.46%**	2.43%
Coberturas de flujo de efectivo		
Tasa de interés promedio — €	**2.08%**	-0.18%
Tasa de interés promedio — USD	**1.87%**	-0.51%
Riesgo de precios de commodities		
Platino (en USD por onza troy)	**884**	893
Paladio (en USD por onza troy)	-	1,577

34. ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS

Información general sobre riesgos financieros

Debido al tipo de negocios y la naturaleza internacional de sus operaciones, el Grupo Mercedes-Benz está expuesto a riesgos de mercado que se derivan de las variaciones en los tipos de cambio de divisas extranjeras y en las tasas de interés, mientras que los riesgos en precios de commodities resultan de su adquisición. Existe un riesgo en el precio del capital por inversiones en compañías que cotizan en bolsa. Además, el Grupo está expuesto a los riesgos crediticios derivados de sus actividades de financiamiento y de arrendamiento y sus operaciones comerciales (cuentas por cobrar comerciales). Asimismo, el Grupo está expuesto a riesgos de liquidez y país relacionados con sus riesgos crediticios y riesgos de mercado o con algún deterioro de sus operaciones comerciales o con alguna crisis en el mercado financiero. En caso de que estos riesgos lleguen a materializarse, podrían afectar en forma adversa la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera del Grupo Mercedes-Benz.

El Grupo Mercedes-Benz ha establecido lineamientos internos para los procedimientos de control del riesgo y para el uso de instrumentos financieros, incluyendo una clara segregación de las tareas relativas a las actividades financieras, liquidación, contabilidad y el control respectivo. Los lineamientos sobre los que se basan los procesos de administración de riesgos del Grupo para riesgos financieros están diseñados para identificar y analizar los riesgos mencionados en todo el Grupo, establecer los límites y controles de riesgo apropiados, y dar seguimiento a los riesgos por medio de sistemas administrativos y de información que sean actualizados y confiables. Los lineamientos y los sistemas se revisan regularmente y se ajustan a los cambios en los mercados y productos.

El Grupo administra y monitorea los riesgos principalmente a través de sus actividades de operación y financiamiento y, si es necesario, mediante el uso de instrumentos financieros derivados. El Grupo Mercedes-Benz utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para la cobertura de riesgos financieros que resultan de sus actividades comerciales o de refinanciamiento o gestión de la liquidez. Sin estos instrumentos financieros derivados, el Grupo estaría expuesto a mayores riesgos financieros. La Nota 33 contiene información adicional sobre los instrumentos financieros, y especialmente sobre los volúmenes de instrumentos financieros derivados que utiliza el Grupo. El Grupo Mercedes-Benz evalúa con regularidad sus riesgos financieros, poniendo la debida atención a los cambios en los indicadores económicos clave y la información de mercado actualizada.

Los instrumentos sensibles al mercado, incluyendo títulos de deuda e instrumentos de capital que mantengan los activos del plan para financiar las pensiones y demás prestaciones de salud posteriores a la jubilación, no están incluidos en el siguiente análisis cualitativo y cuantitativo. Para mayor información sobre planes de pensiones y otras prestaciones posteriores a la jubilación del Grupo Mercedes-Benz, favor de referirse a la Nota 23.

Riesgo Crediticio

El riesgo crediticio es el riesgo de incurrir en pérdidas económicas debido a que una contraparte incumpla con los términos contractuales relativos al pago o el servicio de una deuda. El riesgo crediticio abarca tanto el riesgo directo de incumplimiento como los riesgos de deterioro de solvencia crediticia y riesgos de concentración.

Las posiciones de riesgo máximo de los activos financieros que generalmente están sujetas a riesgos crediticios son equivalentes a sus valores en libros en la fecha del balance general (sin considerar la garantía, en caso de estar disponible). También existe riesgo de incumplimiento a partir de compromisos crediticios irrevocables que no han sido utilizados hasta la fecha, así como por garantías financieras. La posición de riesgo máximo en estos casos es igual a los flujos de efectivo futuros anticipados. La Tabla D 86 presenta las posiciones de riesgo máximo en la fecha del balance general.

Activos líquidos

Los activos líquidos consisten en efectivo y equivalentes de efectivo y títulos de deuda negociables disponibles para la venta e inversiones similares. Para la inversión de activos líquidos, se seleccionan y diversifican con gran cuidado a los bancos y los emisores de valores de acuerdo con un sistema de límites. Los activos líquidos se mantienen principalmente en instituciones financieras dentro y fuera de Europa con alta solvencia crediticia, como bonos emitidos por los estados federales alemanes y fondos del mercado de dinero. En relación con las decisiones de inversión, se da prioridad a la alta solvencia crediticia del deudor y a la diversificación equilibrada del riesgo. Los límites y sus utilizaciones se reevalúan de forma continua. En esta evaluación, el Grupo Mercedes-Benz también considera la evaluación del riesgo crediticio de sus contrapartes respecto a los mercados de capital. En línea con la política de riesgos del Grupo, la mayor parte de los activos líquidos se mantienen en inversiones con una calificación externa de "A" o superior. Por lo tanto, los activos líquidos, no están sujetos a un riesgo crediticio sustancial y se asignan en la etapa 1 del modelo de deterioro de conformidad con las NIIF, que se basan en el riesgo crediticio esperado.

Cuentas por cobrar por servicios financieros

Las actividades de financiamiento y arrendamiento del Grupo Mercedes-Benz se enfocan, principalmente, en apoyar la venta de los productos automotrices del Grupo. Como consecuencia de estas actividades, el Grupo se encuentra expuesto a riesgo crediticio, que se administra y monitorea con base en normas, pautas y procedimientos definidos. El Grupo Mercedes-Benz administra su riesgo crediticio independientemente de si está relacionado con un contrato de financiamiento o un contrato de arrendamiento operativo o de arrendamiento financiero. Es por ello por lo que las declaraciones relacionadas con el riesgo crediticio de Mercedes-Benz Mobility se refieren al negocio completo de arrendamiento y financiamiento, a menos que se especifique lo contrario.

La exposición al riesgo crediticio por actividades de financiamiento y arrendamiento se monitorea con base en la cartera sujeta a riesgo crediticio. La cartera sujeta a riesgo crediticio está compuesta por las cuentas por cobrar de mayoreo y menudeo por servicios financieros y la parte de la cartera de arrendamientos operativos sujeta al riesgo crediticio. Las cuentas por cobrar por servicios financieros comprenden reclamos resultantes de contratos de arrendamiento financiero y reclamos de reembolso por el financiamiento de préstamos. La cartera de arrendamientos operativos se registra en el renglón de equipo en arrendamientos operativos en el Estado Consolidado de Situación Financiera del Grupo. Los pagos vencidos de contratos de arrendamientos operativos se registran en cuentas por cobrar por servicios financieros.

El segmento Mercedes-Benz Mobility cuenta con lineamientos a nivel local e internacional que establecen el marco para una gestión efectiva de riesgos. Especialmente, estas reglas abordan los requisitos mínimos relativos a todos los procesos de crédito para todos los riesgos, la definición de productos de financiamiento ofrecidos, la evaluación de la calidad del cliente, solicitudes de garantía, así como el tratamiento de créditos no garantizados y reclamaciones no procedentes. La limitación de riesgos de concentración se implementa, principalmente, a través de límites globales, que se refieren a exposiciones de clientes. Para cumplir con estos límites, Mercedes-Benz Mobility aplica normas de aprobación y medidas para concentrar riesgos. Solo a dos clientes se les otorgaron líneas de crédito en relación con un préstamo grande. La cartera de Mercedes-Benz Mobility consiste de un gran número de compañías de tamaño pequeño y mediano y clientes particulares de más de 30 países. Al 31 de diciembre de 2022, este segmento representó el 75% de la cartera.

Respecto de sus actividades de financiamiento y arrendamiento, el Grupo mantiene una garantía para operaciones de clientes que limita el riesgo crediticio real a través de su valor razonable. En general, el valor de la garantía depende del monto de los activos financiados. Normalmente la garantía la constituyen los vehículos financiados. Además, Mercedes-Benz Mobility limita el riesgo crediticio de sus actividades de financiamiento y arrendamiento, por ejemplo, solicitando anticipos a los clientes.

Se aplican sistemas de calificación para evaluar el riesgo de incumplimiento por parte de los clientes de menudeo y pequeños negocios, para evaluar su solvencia. Los clientes corporativos se evalúan utilizando instrumentos internos de calificación. Ambos procesos de evaluación utilizan información externa del buró de crédito en caso de estar disponible. La calificación y los resultados de ésta, así como la disponibilidad de garantías y otros instrumentos de mitigación de riesgos, tales como pagos anticipados, garantías y, en menor medida, seguros por adeudos residuales, son elementos esenciales para la toma de decisiones crediticias.

D.86

Máximas posiciones de riesgo de activos financieros, compromisos de deuda irrevocables y garantías financieras

		Máxima posición de riesgo	
	Nota	2022	2021
En millones de euros			
Activos líquidos		24,739	30,761
Cuentas por cobrar por servicios financieros	15	85,549	82,853
Cuentas por cobrar comerciales	20	8,100	7,703
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas (exclusivamente activos)	33	2,463	1,020
Instrumentos financieros derivados no utilizados en contabilidad de coberturas (exclusivamente activos)	33	584	61
Otras cuentas por cobrar y activos financieros	33	3,113	3,258
Compromisos crediticios irrevocables		3,234	3,044
Garantías financieras		551	829

Si se reconoce, en relación con contratos, un peor comportamiento de pago o cualquier otra causa de riesgo crediticio, la gerencia de reclamos inicia procedimientos de cobro para obtener los pagos vencidos por parte del cliente, para tomar posesión del activo financiado o en arrendamiento; o bien, para renegociar el contrato deteriorado. Las políticas y prácticas de reestructuración se basan en los indicadores o criterios que, a juicio de la administración local, indican probabilidad de que continúen los pagos y que el producto total anticipado derivado del contrato renegociado supere el producto anticipado por la recuperación y recomercialización. En el caso de cuentas por cobrar por servicios financieros, se llevaron a cobo modificaciones importantes de activos financieros solo en pocos casos y en un grado insignificante.

El índice de la reserva incrementó ligeramente en comparación con el nivel del año anterior debido a pronósticos económicos peores para 2023 y al sólido incremento en provisiones para las carteras de las compañías rusas de Mercedes-Benz Mobility. Una tasa constante, en gran medida, en la cartera, continúa teniendo un efecto estabilizador.

La Nota 15 ofrece información sobre riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros. La Nota 1 ofrece información sobre la valuación de pérdidas crediticias esperadas.

Cuentas por cobrar comerciales

Estas cuentas consisten principalmente de cuentas por cobrar relacionadas ventas a nivel mundial de vehículos y refacciones. El riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales abarca el riesgo de incumplimiento de los clientes, por ejemplo, distribuidores y empresas de distribución general, así como otros clientes corporativos y clientes particulares. Con el fin de identificar riesgos crediticios, el Grupo Mercedes-Benz evalúa la solvencia crediticia de los clientes. El Grupo Mercedes-Benz gestiona su riesgo crediticio derivado de las cuentas por cobrar comerciales utilizando aplicaciones de TI y bases de datos con base en las políticas internas que deben seguirse a nivel mundial.

Una parte importante de las cuentas por cobrar comerciales relacionadas con negocios locales de cada país se respalda con diversos tipos de garantías específicas de cada país. Esta garantía incluye ventas condicionadas, avales y fianzas, así como hipotecas y pagos anticipados por parte de clientes.

En el caso de las cuentas por cobrar comerciales por el negocio de exportación, el Grupo Mercedes-Benz evalúa la solvencia crediticia de sus clientes por medio de un proceso de calificación interno considerando el riesgo respectivo de país. En este contexto, utiliza y evalúa sus Estados Financieros Anuales y otra información relevante sobre las compañías de distribución general, tal como su historial de pagos.

Dependiendo de la solvencia crediticia de los clientes, el Grupo Mercedes-Benz generalmente establece límites de crédito y limita los riesgos crediticios mediante los siguientes tipos de garantías:

- Seguros de crédito,
- Garantías bancarias emitidas por bancos de primera clase
- Cartas de crédito

Estos procedimientos se definen en los lineamientos para créditos de exportación, que son de aplicación general en el Grupo.

Para deterioros de cuentas por cobrar comerciales, se aplica el enfoque simplificado, donde estas cuentas por cobrar comerciales se asignan a la etapa 2. Las pérdidas crediticias hasta el vencimiento para estas cuentas por cobrar comerciales se registran al momento del registro inicial.

Para más información sobre las cuentas por cobrar comerciales y el estado de los deterioros registrados, ver la Nota 20.

Instrumentos financieros derivados

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados exclusivamente para la cobertura de riesgos financieros que resultan de su negocio operativo, actividades de financiamiento o gestión de la liquidez. El Grupo Mercedes-Benz administra la exposición al riesgo crediticio relacionado con instrumentos financieros derivados mediante un sistema de límites que se basa en el análisis de la solidez financiera de cada contraparte. Este sistema limita y diversifica el riesgo crediticio. Como resultado de lo anterior, el Grupo Mercedes-Benz está expuesto a riesgo crediticio solo en un grado limitado en relación con sus instrumentos financieros derivados. De conformidad con la política de riesgos del Grupo, la mayoría de los instrumentos derivados se contratan con contrapartes que cuentan una calificación externa "A" o superior.

Otras cuentas por cobrar y activos financieros

Respecto de otras cuentas por cobrar y activos financieros incluidos en otros activos financieros, en el 2021 y el 2022, el Grupo Mercedes-Benz estuvo expuesto a riesgos crediticios solo en bajo grado.

Compromisos crediticios irrevocables

El segmento Mercedes-Benz Mobility está expuesto particularmente a riesgo crediticio por compromisos crediticios irrevocables con vendedores minoristas y clientes finales. Al 31 de diciembre de 2022, los compromisos crediticios irrevocables eran por un importe de € 3,234 millones (2021: € 3,044). Estos compromisos crediticios tenían un vencimiento menor a un año y no están sujetos a riesgo crediticio sustancial con base en el estado actual de conocimientos.

Garantías financieras

La máxima obligación posible resultante de garantías financieras es por un importe de € 551 millones al 31 de diciembre de 2022 (2021: € 829 millones) e incluye pasivos registrados al 31 de diciembre de 2022 por un importe de € 7 millones (2021: € 15 millones). Las garantías financieras representan principalmente arreglos contractuales. Estas garantías por lo general estipulan que en caso de incumplimiento o impago por parte del deudor principal, el Grupo tendrá que liquidar esas obligaciones financieras generalmente hasta por un importe acordado en contrato.

Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez es el riesgo de que una compañía no pueda cumplir cabalmente con sus obligaciones financieras.

El Grupo Mercedes-Benz administra su liquidez manteniendo volúmenes adecuados de activos líquidos y manteniendo líneas de crédito sindicadas adicionales a las entradas de efectivo procedentes de sus operaciones comerciales. Además, la posibilidad de bursatilizar las cuentas por cobrar por servicios financieros (transacciones ABS) también reduce el riesgo de liquidez del Grupo. Los activos líquidos consisten de efectivo y equivalentes de efectivo, y títulos de deuda disponibles para su venta e inversiones similares. El Grupo tiene la posibilidad de enajenar estos activos en poco tiempo.

En tanto que los acuerdos de factoraje inverso se celebren, estos no tienen influencia alguna en el riesgo de liquidez del Grupo Mercedes-Benz conforme se relacionan con un gran número de inversionistas y no tienen impacto sobre las condiciones de pago de las cuentas por pagar comerciales relacionadas.

Los fondos reunidos se destinan al financiamiento de capital de trabajo y gastos de capital, así como a las necesidades inesperadas de liquidez. De conformidad con los lineamientos internos, el refinanciamiento del negocio de arrendamiento y financiamiento generalmente se lleva a cabo con vencimientos coincidentes a fin de que los pasivos por financiamiento tengan el mismo perfil de vencimiento que los activos en arrendamiento y las cuentas por cobrar por servicios financieros.

Al 31 de diciembre de 2022, la liquidez ascendía a un monto de € 24.7 miles de millones (2021: € 30.8 miles de millones). En 2022, hubo importantes entradas de efectivo como resultado de las operaciones del negocio industrial. Adicionalmente, un pago de dividendos por recibido de Beijing Benz Automotive Co., Ltd., tuvo un efecto positivo sobre la liquidez. Resultaron salidas de efectivo principalmente por el pago de obligaciones financieras debido a la situación positiva de liquidez y la liquidez neta saliente del negocio de vehículos comerciales de Daimler. Adicionalmente, las inversiones efectuadas en activos intangibles y propiedades, plantas y equipo y el impuesto sobre la renta pagado, así como el mayor pago de dividendos a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG en comparación con el año anterior, tuvieron un impacto y redujeron la liquidez. Además, existieron también efectos negativos por los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento en Mercedes-Benz Mobility.

Desde el punto de vista operativo, la administración de exposiciones de liquidez del Grupo está centralizada mediante un proceso de constitución de un fondo común de efectivo diario. Este proceso permite al Grupo Mercedes-Benz administrar el superávit de liquidez y los requerimientos de liquidez, de acuerdo con las necesidades reales del Grupo y de cada compañía del Grupo. La administración de liquidez a corto y a mediano plazo del Grupo toma en cuenta los plazos de vencimiento de los activos financieros y pasivos financieros y las estimaciones de flujos de efectivo generados por las actividades de operación.

En general, el Grupo Mercedes-Benz utiliza un amplio espectro de instrumentos financieros para cubrir sus requerimientos de financiamiento. Dependiendo de los requerimientos de financiamiento y las condiciones del mercado, el Grupo Mercedes-Benz emite papel comercial, bonos (incluyendo bonos verdes), obligaciones de deuda e instrumentos financieros garantizados por cuentas por cobrar en diversas divisas. También se utilizan líneas de crédito bancarias para cubrir los requerimientos de financiamiento. Posibles bajas de categoría de las calificaciones crediticias del Grupo Mercedes-Benz podrían tener un impacto negativo en el financiamiento del Grupo. Desde julio de 2018, el Grupo Mercedes-Benz tiene a su disposición una línea de crédito sindicada por un volumen de € 11 miles de millones con un consorcio de bancos internacionales. El ejercicio de una prórroga opcional de un año adicional otorga flexibilidad financiera adicional al Grupo Mercedes-Benz hasta el 2025. Al 31 de diciembre de 2022, esta línea de crédito aún no ha sido utilizada.

Adicionalmente, los depósitos de clientes en el Mercedes-Benz Bank son utilizados como una fuente adicional de refinanciamiento.

La Tabla D 87 proporciona un panorama general de la forma en que la situación futura de liquidez del Grupo puede verse afectada por los flujos de efectivo de pasivos, garantías financieras y compromisos crediticios irrevocables al 31 de diciembre de 2022.

La Nota 25 también proporciona información sobre los pasivos financieros del Grupo.

D. 87

Reducción de liquidez por pasivos y garantías financieras[1]

En millones de euros	Total	2023	2024	2025	2026	2027	≥ 2028
Pasivos por financiamiento[2]	119,867	51,922	26,001	13,015	7,078	5,506	16,345
pasivos por arrendamiento (no descontados)	2,944	647	447	372	298	247	933
Instrumentos financieros derivados[3]	1,180	749	310	100	6	15	-
con liquidación bruta	1,069	683	276	91	4	15	-
Salidas de efectivo	30,478	17,089	9,884	2,614	634	257	-
Entradas de efectivo	-29,409	-16,406	-9,608	-2,523	-630	-242	-
con liquidación neta	111	66	34	9	2	-	-
Salidas de efectivo	111	66	34	9	2	-	-
Cuentas por pagar comerciales[4]	12,204	12,200	2	2	-	-	-
Otros pasivos financieros netos excluyendo intereses devengados y pasivos por garantías financieras	4,804	4,037	375	196	96	76	24
Obligaciones por transacciones de ventas	4,481	4,481	-	-	-	-	-
Compromisos crediticios irrevocables[5]	3,234	3,234	-	-	-	-	-
Garantías financieras[6]	551	551	-	-	-	-	-
	146,321	77,174	26,688	13,313	7,180	5,597	16,369

Riesgo de país

El riesgo de país es el riesgo de pérdidas económicas que resultan de cambios en las condiciones políticas, económicas, legales o sociales en el respectivo país, por ejemplo, las que resultan de medidas soberanas tales como la expropiación o prohibición de transferencias de divisas extranjeras.

El Grupo Mercedes-Benz está expuesto a riesgo de país que resulta principalmente del financiamiento transfronterizo o la bursatilización de compañías y clientes del Grupo, por inversiones en subsidiarias, compañías asociadas, negocios conjuntos y operaciones conjuntas así como de cuentas por cobrar comerciales transfronterizas. El riesgo de país también resulta de depósitos en efectivo transfronterizos en instituciones financieras.

El Grupo Mercedes-Benz gestiona estos riesgos a través de límites de exposición de país (por ejemplo, para carteras de monedas fuertes de entidades de servicios financieros). Un sistema interno de calificación sirve como base para la administración de exposiciones de país orientadas al riesgo del Grupo Mercedes-Benz; asigna a todos los países a clases de riesgo, tomando en consideración tanto las calificaciones externas como las indicaciones de mercados de capital de los riesgo de país.

Riesgos del mercado financiero

La naturaleza mundial de sus negocios expone al Grupo Mercedes-Benz a riesgos importantes de mercado a causa de las fluctuaciones en los tipos de cambio de divisas extranjeras, las tasas de interés y los precios de los "*commodities*". El Grupo también está expuesto al riesgo de precio del capital en relación con sus inversiones en compañías que cotizan en bolsa.

El Grupo Mercedes-Benz administra los riesgos de mercado para minimizar el impacto de las fluctuaciones de los tipos de cambio y las tasas de interés sobre las utilidades del Grupo y sus segmentos. El Grupo calcula su exposición neta total a estos riesgos de mercado con el fin de brindar una base para sus decisiones de cobertura, que incluyen la elección de instrumentos de cobertura y la determinación de volúmenes de cobertura, así como de los períodos correspondientes. La estrategia de cobertura se especifica a nivel Grupo y se implementa en los segmentos de manera uniforme. Las decisiones relacionadas con la administración de riesgos de mercado que resultan de las variaciones del tipo de cambio y commodities, así como administración de activos/pasivos (tasas de interés) normalmente las toman los respectivos comités de gestión de riesgos del Grupo Mercedes-Benz. Las exposiciones netas son la base de las estrategias de cobertura y son actualizadas de forma regular. Habitualmente, el Grupo Mercedes-Benz contrarresta el riesgo de fluctuaciones a corto plazo en precios de materia prima mediante cláusulas de escalada de precios en contratos de suministro. En menor grado, los instrumentos financieros derivados se utilizan para cubrir compras de metales preciosos.

Ciertas tasas de interés de referencia existentes incluyendo las del London Interbank Offer Rate (para USD, GBP, CHF y JPY) fueron reformadas de forma integral e internacional. Como resultado, esas tasas de interés serán gradualmente abolidas y reemplazadas con tasas de referencia libres de riesgos alternativas. Se están desarrollando tasas de interés alternativas a nivel nacional en el contexto de los sistemas legales y divisas correspondientes; por lo tanto, estas pueden variar en relación con su estructura, metodología y período de publicación.

A pesar de la incertidumbre de mercado, las tasas de interés de referencia existentes se continúan aplicando como tasas de referencia en mercados financieros y tienen un impacto en la valuación de transacciones financieras. Esto también es aplicable para instrumentos financieros en relaciones de cobertura con un vencimiento después del cierre de 2022. Con la reforma EURIBOR, así como GBP, CHF y JPY LIBOR ya implementadas, el ajuste contractual de instrumentos financieros con una referencia de riesgo de tasa de interés correspondiente se llevó a cabo el 31 de diciembre de 2021. La participación sustancial de las relaciones de cobertura de riesgo de tasa de interés afectadas por la reforma de referencia se basa en la divisa USD.

El Grupo Mercedes-Benz espera que la conversión de tasas de referencia activas de instrumentos de cobertura y sus transacciones subyacentes sea idéntica y sin demora sustancial en el tiempo. El Grupo Mercedes-Benz aún considera la relación económica y, por lo tanto, que la continuación de la contabilidad de coberturas exista todavía al 31 de diciembre de 2022.

Los valores nominales de los instrumentos financieros derivados afectados que están incluidos en contabilidad de coberturas se encuentran en la tabla D 84.

D. 88
Contratos no reformados en el curso de la reforma IBOR

	LIBOR EE. UU.	
	Importe total de contratos no reformados	
	Al 31 de diciembre	
	2022	2021
En millones de euros		
Activos financieros	-	-
Pasivos financieros	4,790	6,986
Derivados	9,258	18,146

El efecto de la aplicación de nuevas tasas de interés en los Estados Financieros Consolidados actualmente está siendo revisado. Con el fin de realizar transacciones financieras con base en los nuevos índices, el Grupo Mercedes-Benz está preparando sus sistemas de TI de conformidad. Aún existe incertidumbre sobre futuras normas de mercado con convenciones de intereses para productos financieros individuales (productos de efectivo y también derivados de intereses) que se refieren a las nuevas tasas libres de riesgos. Los contratos que no han sido convertidos se muestran en la Tabla D 88.

Como parte de este sistema de gestión de riesgos, el Grupo Mercedes-Benz emplea análisis de valor en riesgo. Para llevar a cabo estos análisis, el Grupo Mercedes-Benz cuantifica el riesgo de mercado debido a variaciones en los tipos de cambio de divisas extranjeras y tasas de interés y ciertos precios de commodities de forma habitual, proyectando la pérdida potencial en un horizonte de tiempo objetivo (período de tenencia) y un nivel de confianza.
Los cálculos de valor en riesgo utilizados son:

- expresar las pérdidas potenciales en valores razonables, y
- asumir un nivel de confianza de 99% y un período de tenencia de cinco días.

A nivel Grupo, el Grupo Mercedes-Benz calcula el valor en riesgo por riesgos del tipo de cambio y riesgos de tasas de interés de conformidad con el método de varianza-covarianza. El método para calcular el valor en riesgo para instrumentos de cobertura de "*commodities*" se basa en la simulación de Monte Carlo.

En el cálculo del valor en riesgo con el método de varianza-covarianza, el Grupo Mercedes-Benz primero calcula el valor actual de mercado de la cartera de instrumentos financieros del Grupo. Después, se cuantifica la sensibilidad del valor de la cartera a las variaciones en los factores de riesgos de mercado pertinentes, por ejemplo, ciertos tipos de cambio de divisas extranjeras o tasas de interés con vencimientos específicos. Con base en las volatilidades y las correlaciones de dichos factores de riesgos de mercado, que se obtienen en la base de datos RiskMetrics™, se calcula una distribución estadística de los cambios potenciales en el valor de la cartera al cierre del período de tenencia. Este cálculo permite deducir la pérdida que se alcanzaría o rebasaría con una probabilidad de tan solo 1%, la cual representa el valor en riesgo.

En la simulación de Monte Carlo se utilizan números aleatorios para generar los cambios posibles en los factores de riesgos de mercado consistentes con las volatilidades de mercado actuales. Los cambios en los factores de riesgo de mercado permiten el cálculo de un posible cambio en el valor de la cartera a lo largo del período de tenencia. Después de varias repeticiones de esta simulación, se obtiene una distribución de los cambios en el valor de la cartera. El valor en riesgo puede determinarse con base en esta distribución como la pérdida del valor de la cartera que se alcanza o rebasa con una probabilidad de 1%.

Riesgo de tipo de cambio

Administración del riesgo de transacción y del riesgo cambiario.

La naturaleza internacional de las operaciones del Grupo Mercedes-Benz expone sus flujos de efectivo a riesgos derivados de las fluctuaciones en los tipos de cambio. Estos riesgos están relacionados primordialmente con las fluctuaciones entre el euro y el dólar de EE. UU., el renminbi chino, la libra británica y otras divisas dales como divisas de mercados en crecimiento. En el negocio de vehículos operativos, el riesgo de tipo de cambio del Grupo surge cuando se generan ingresos en una moneda distinta a aquélla en la que se incurren los costos para generar esos ingresos, puede resultar inadecuado cubrir los costos si el valor de la divisa en la que se generaron los ingresos cayó, en el proceso, en relación con el valor de la divisa en la que se incurrieron los costos. Esta exposición al riesgo sirve como base para analizar riesgos de tipo de cambio a nivel Grupo. Adicionalmente, el Grupo está indirectamente expuesto al riesgo de transacción como resultado de sus inversiones contabilizadas utilizando el método de participación.

La exposición total del Grupo al riesgo cambiario se reduce mediante coberturas naturales, que consiste en las exposiciones cambiarias de las operaciones comerciales de las distintas entidades y segmentos que se compensen entre sí parcialmente a nivel Grupo. Estas coberturas naturales eliminan la necesidad de cobertura en la medida en que las exposiciones coincidan. Para proporcionar una cobertura natural adicional en contra de cualquier riesgo de transacción remanente, el Grupo Mercedes-Benz generalmente se esfuerza para incrementar las salidas de efectivo en la misma divisa en la que el Grupo tenga un exceso neto de entrada de efectivo.

A fin de mitigar el impacto de las fluctuaciones del tipo de cambio para las operaciones comerciales (transacciones futuras), el Grupo Mercedes-Benz evalúa continuamente su exposición al riesgo de tipo de cambio y cubre parte de este riesgo mediante el uso de instrumentos financieros derivados. Un Comité administra el riesgo de tipo de cambio del Grupo y sus operaciones de cobertura mediante derivados de divisas. El Comité está conformado por representantes los segmentos relevantes y de las funciones centrales. El Departamento de Tesorería Corporativa acumula las exposiciones a divisas extranjeras de subsidiarias y unidades operativas del Grupo Mercedes-Benz e implementa las decisiones del comité en relación con cobertura de divisas extranjeras a través de transacciones con instituciones financieras internacionales. Por lo general, se toman medidas adecuadas sin demora para eliminar cualquier cobertura en exceso en relación con transacciones de cobertura provocadas por cambios en la exposición. En caso de coberturas en exceso, se revisan relaciones designadas de cobertura en relación con cualquier requerimiento para discontinuar la contabilidad de coberturas.

Los coeficientes de cobertura objetivo del Grupo para los flujos de efectivo de operación proyectados en divisas extranjeras se indican, por lo general, mediante un método paso a paso. Dependiendo de la naturaleza de los riesgos subyacentes, los coeficientes de cobertura disminuyen mientras más lejanos sean en el tiempo los flujos de efectivo en el futro. Por una parte, el horizonte de cobertura está limitado naturalmente por la incertidumbre con respecto a los flujos de efectivo en un futuro lejano y, por otra parte, también puede verse limitado por el hecho de que no se disponga de contratos en las divisas adecuadas. Este método de paso a paso tiene por objeto limitar los riesgos para el Grupo por movimientos desfavorables en los tipos de cambio preservando al mismo tiempo cierta flexibilidad para participar en acontecimientos favorables. Con base en este método paso a paso y dependiendo de las perspectivas del mercado, el comité determina el horizonte de cobertura, que por lo general varía de entre uno a cinco años, así como los coeficientes de cobertura promedio. Como un reflejo del carácter de los riesgos implícitos, los coeficientes de cobertura se reducen a medida que los plazos de vencimiento se amplían. Al cierre del ejercicio 2022, la administración de tipo de cambio mostró una posición descubierta en el negocio automotriz en el ejercicio fiscal 2023 por los flujos de efectivo subyacentes proyectados en dólares de EE. UU., del 17 % y una posición descubierta del 28 % en relación con los flujos de efectivo pronosticados subyacentes en libras británicas, mientras que los flujos de efectivos pronosticados en renmibi de China con una cobertura casi total con una posición no cubierta del 1 %.

Para cubrir exposiciones a divisas extranjeras de las operaciones comerciales vehiculares, se utilizan principalmente contratos forwards de divisas extranjeras y las opciones de divisas. Los lineamientos del Grupo Mercedes Benz requieren que estos instrumentos se combinen dependiendo de la evaluación de las condiciones de mercado. El valor en riesgo se utiliza para medir el riesgo de tipo de cambio inherente a estos instrumentos financieros derivados.

La tabla D 89 muestra las cifras de fin del período de valor en riesgo máximo, mínimo y promedio del riesgo cambiario para las carteras 2022 y 2021 de instrumentos financieros derivados, que se celebraron principalmente en relación con las operaciones del negocio vehicular. La exposición promedio se calculó sobre la base del cierre del trimestre. Las operaciones de compensación subyacentes a los instrumentos financieros derivados no se encuentran incluidas en la siguiente presentación de valor en riesgo, ya que incluyen, principalmente, flujos de efectivo pronosticados. Ver también la tabla D 84.

Contabilidad de coberturas. Al designar instrumentos financieros derivados, se aplica un coeficiente de cobertura de 1. Además, el volumen y divisa respectivos de la cobertura y la transacción subyacente así como las fechas de vencimiento se hacen coincidir. El Grupo garantiza una relación económica entre las transacciones subyacentes y la transacción de cobertura garantizando la consistencia de la divisa, su volumen y vencimiento. Las primas por opciones y los componentes forward no se designan en la relación de cobertura, sino que se difieren los costos de cobertura en otros ingresos integrales y se registran en utilidad o pérdida en la fecha de vencimiento de la transacción subyacente o se registran como ajuste al costo de adquisición de activos no financieros. La efectividad de la cobertura se evalúa al inicio y durante la relación económica. Las posibles fuentes de ineficacia de la relación de cobertura son:

- Variaciones en el riesgo crediticio sobre la valuación de los instrumentos derivados utilizados que no se reflejan en la variación del riesgo cambiario cubierto.

- Variaciones en la programación de las transacciones de cobertura.

Referirse a la tabla D 81. No existieron efectos importantes sobre utilidades en 2022 y 2021.

D. 89

Valor en riesgo de riesgo de tipo de cambio, riesgo de asa de interés y riesgo de precio de *commodities*

	2022				2021			
	Cierre del período	Alto	Bajo	Promedio	Cierre del período	Alto	Bajo	Promedio
En millones de euros								
Riesgo de tipo de cambio (por instrumentos financieros derivados)	932	1,598	932	1,165	512	512	326	381
Riesgo de tasa de interés	275	492	275	351	202	217	149	188
Riesgo de precios de *commodities* (por instrumentos financieros derivados)	0	4	0	2	4	12	4	8

En 2022, el comportamiento del valor en riesgo por cobertura de divisas extranjeras estuvo determinado, principalmente, por un incremento en volatilidades y el volumen de transacciones de cobertura.

Por lo general las inversiones del Grupo en activos líquidos o actividades de refinanciamiento son seleccionadas para minimizar los posibles riesgos cambiaros. Los riesgos de transacciones que resultan de activos líquidos o cuentas por pagar en divisas extranjeras que se crean por la inversión o por refinanciamientos del Grupo en los mercados de dinero o capitales por lo general son cubiertos contra riesgo cambiario en el momento de la inversión o del refinanciamiento, de conformidad con los lineamientos internos del Grupo Mercedes-Benz. El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados apropiados (por ejemplo swaps de tasas de interés de divisas cruzadas) para cubrirse contra el riesgo cambiario.

Puesto que los riesgos cambiarios que resultan de inversión o refinanciamientos del Grupo en divisas extranjeras y las operaciones de cobertura respectivas se compensan entre sí mayormente, estos instrumentos financieros no se incluyen en el cálculo del valor en riesgo que se presenta.

Efectos del riesgo de conversión de divisas. Para fines de los Estados Financieros Consolidados del Grupo Mercedes-Benz, los ingresos y gastos y los activos y pasivos de las subsidiarias ubicadas fuera de la zona del euro se convierten a euros. Por lo tanto, las variaciones de un período a otro en los tipos de cambio promedio pueden causar efectos de conversión que tengan un impacto importante, por ejemplo, en los ingresos, los resultados de los segmentos (EBIT) y en los activos y pasivos del Grupo. A diferencia del riesgo de transacción por tipos de cambio, el riesgo de conversión por tipos de cambio no necesariamente afecta los flujos de efectivo futuros. La posición de capital del Grupo refleja estos cambios en los valores contables provocados por los tipos de cambio. Por lo general, el Grupo Mercedes-Benz no se cubre contra el riesgo de conversión por tipos de cambio.

Riesgo de tasas de interés

El Grupo Mercedes-Benz utiliza una variedad de instrumentos financieros sensibles a las tasas de interés para cubrir las necesidades de liquidez del Grupo. Un volumen importante de activos y pasivos sensibles a las tasas de interés resulta de los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento operados por el segmento Mercedes-Benz Mobility. Las compañías de Mercedes-Benz Mobility celebran transacciones con clientes que resultan, primordialmente, en cuentas por cobrar a tasa fija. La política general del Grupo Mercedes-Benz es igualar el financiamiento en términos de vencimientos y tasas de interés cuando resulte viable desde el punto de vista económico. Sin embargo, para una parte limitada de la cartera de cuentas por cobrar en mercados seleccionados y desarrollados, Mercedes-Benz Mobility no iguala el financiamiento en términos de vencimientos para aprovechar oportunidades de mercado. Como resultado de lo anterior, el Grupo Mercedes-Benz está expuesto a riesgos debido a cambios en las tasas de interés.

Un comité de conformado por miembros de los segmentos relevantes y las funciones corporativas gestiona el riesgo de tasa de interés mediante el establecimiento de objetivos para la posición del riesgo de tasa de interés. El departamento de Administración de Riesgos de Tesorería y las empresas locales del Grupo Mercedes-Benz son conjuntamente responsables por la consecución de estos objetivos. Como funciones independientes, la Contraloría de Tesorería y el departamento de Contraloría e Informe de Mercedes-Benz Mobility monitorean la consecución de objetivos de forma mensual. Con el fin de alcanzar las posiciones objetivo de riesgo de tasas de interés en términos de vencimientos y de períodos de establecimiento de tasas de interés, el Grupo Mercedes-Benz también utiliza instrumentos financieros derivados, tales como swaps de tasa de interés. El Grupo Mercedes-Benz evalúa su posición de riesgo de tasas de interés comparando activos y pasivos en relación con sus vencimientos correspondientes, incluyendo el impacto de los instrumentos financieros derivados relevantes.

Los instrumentos financieros derivados también se usan en conjunción con el refinanciamiento relacionado con los segmentos automotrices y la gestión de la liquidez. El Grupo Mercedes-Benz dirige las actividades de financiamiento de los negocios automotrices y de servicios financieros a nivel Grupo.

La tabla D 89 muestra las cifras altas, bajas y promedio de valor en riesgo de cierre de período de los riesgos de tasas de interés para las carteras 2022 y 2021 de instrumentos financieros e instrumentos financieros derivados sensibles a tasas de interés del Grupo, incluyendo instrumentos financieros de los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento. Los pasivos por arrendamiento no se incluyen en el valor en riesgo del riesgo del riesgo de tasas de interés. Los valores promedio se han calculado con base en cierre de trimestre.

Durante el año 2022, los cambios en el valor en riesgo de los instrumentos financieros sensibles a tasas de interés estuvieron principalmente determinados por el comportamiento de las volatilidades de las tasas de interés.

Contabilidad de coberturas. Al designar instrumentos financieros derivados, por lo general se aplica un índice de cobertura de 1. Se hacen coincidir los volúmenes, curvas de intereses, divisas y fechas de vencimiento respectivos. En el caso de instrumentos financieros derivados combinados para coberturas de divisas de intereses, el diferencial base de divisa cruzada no se designa en la relación de cobertura, sino que se difiere como costo de cobertura en otros ingresos integrales y se registra en resultados durante la vigencia de la cobertura. El Grupo garantiza una relación económica entre las transacciones subyacentes y el instrumento de cobertura garantizando la consistencia de las tasas de interés, condiciones de vencimiento e importes nominales. En el caso de cobertura para transacciones ABS de colocaciones privadas, el riesgo del componente de mercado de la tasa de interés se protege de forma parcial, lo que históricamente cubre en promedio más del 70% del cambio en el valor de la tasa de interés total. La efectividad de la cobertura se evalúa al inicio y durante la relación económica utilizando el método de derivado hipotético. Las posibles fuentes de ineficacia de la relación de cobertura son:

- Efectos del riesgo crediticio en el valor razonable de los instrumentos derivados utilizados que no se reflejan en la variación en el riesgo de tasa de interés cubierto.
- Ninguna coincidencia perfecta para parámetros individuales de las transacciones de cobertura subyacentes y los instrumentos de cobertura utilizados.
- Primas sobre instrumentos de cobertura para transacciones de cobertura ABS.

No existieron efectos materiales sobre utilidades en los años 2021 y 2022.

Riesgo de precios de "*commodities*"

El Grupo Mercedes-Benz está expuesto al riesgo de cambios de precios de commodities en relación con la adquisición de materias primas y los suministros de fabricación que son utilizados en la producción. Por lo general, el Grupo Mercedes-Benz contrarresta el riesgo de fluctuaciones a corto plazo en precios de materias primas mediante cláusulas de escalamiento de precios en los contratos de suministro. El Grupo Mercedes-Benz también cierra contratos de compra de energía para energía eólica y solar con el fin de protegerse a sí mismo contra fluctuaciones en los precios de la energía y garantizar la adquisición sustentable a largo plazo de electricidad. El valor de estos contratos se basa en la diferencia entre el precio fijo de adquisición y los precios futuros esperados de la electricidad. Una pequeña parte del riesgo de precios de materias primas relacionado con las adquisiciones proyectadas de metales preciosos es cubierta mediante el uso de instrumentos financieros derivados. El Grupo Mercedes-Benz ha decidido suspender estas estrategias de cobertura para metales preciosos hasta nuevo aviso y eliminar gradualmente las coberturas existentes.

La Tabla D 89 muestra las cifras alta, baja y promedio de valor en riesgo para la cartera de instrumentos derivados 2022 y 2021 que se utilizan para cubrir el riesgo de precios de materias primas. La exposición promedio se calculó sobre la base del cierre del trimestre. Las transacciones subyacentes a los instrumentos financieros derivados no se encuentran incluidas en la siguiente presentación de valor en riesgo. Ver también la tabla D 84.

En 2022, la disminución del valor en riesgo por coberturas de commodities fue provocada por una disminución en el volumen de cobertura.

Contabilidad de coberturas. Al designar instrumentos financieros derivados de divisas, el Grupo Mercedes-Benz aplica un índice de cobertura de 1. Se hacen coincidir los volúmenes y parámetros relevantes para la valuación de la partida cubierta y el instrumento de cobertura así como las fechas de vencimiento. El Grupo garantiza una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura asegurando la consistencia de volúmenes, parámetros relevantes para valuación y términos de vencimiento. La efectividad se evalúa al momento de la designación inicial y durante el período de cobertura. Las posibles fuentes de ineficacia de la relación de cobertura son:

- Efectos del riesgo crediticio en el valor razonable de los instrumentos derivados utilizados que no se reflejan en la variación del riesgo cubierto de precios de *commodities*.

- Cambios en las programaciones de las transacciones cubiertas.

En 2022, los volúmenes nominales de instrumentos de cobertura no designados en una relación de cobertura son por un importe de € 12 miles de millones (2021: € 12 miles de millones) para derivados utilizados para la cobertura de riesgos por tasa de interés y por € 15 miles de millones (2021: € 8 miles de millones) para derivados utilizados para la cobertura de riesgos por tipo de cambio, así como € 644 millones (2021: € 17 millones) para derivados utilizados en la cobertura de riesgos por precios de *commodities*.

Riesgo por precio del capital

Principalmente, el Grupo Mercedes-Benz tiene inversiones en acciones en compañías que se clasifican como inversiones a largo plazo, algunas de las cuales se registran utilizando el método de participación, tal como BAIC Motor. Esto también incluye la participación en Truck Holding AG. Estas inversiones no se incluyen en una evaluación del riesgo de mercado del Grupo.

35. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

Segmentos Sujetos de Información

El Grupo incluye los segmentos Mercedes-Benz Autos, Mercedes-Benz Vanes y Mercedes-Benz Mobility. Hasta el 31 de diciembre de 2021, el Grupo incluye los segmentos Mercedes-Benz Autos, Mercedes-Benz Vanes se agregaron en un segmento de información debido al comportamiento de su retorno sobre ventas promedio a largo plazo comparable y a su intensidad de capital. Después de la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler en diciembre de 2021, los dos segmentos se han reportado de manera separada a partir del 1 de enero de 2022. Las cifras para 2021 han sido reformuladas de conformidad.

La información por segmentos está relacionada con operaciones continuadas. El segmento reportado Daimler Trucks & Buses, hasta la escisión y la transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler se incluye en las operaciones discontinuadas en 2021 y, por lo tanto, no son parte de la información de segmento que se presenta.

El desglose de segmentos corresponde a la estructura interna de organización y presentación de informes.

Los segmentos de vehículos desarrollan y fabrican automóviles de pasajeros y vanes premium y de lujo. Además de la marca Mercedes-Benz, la cartera de la marca del segmento Mercedes-Benz Autos incluye a las marcas. Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach y Mercedes-EQ. La marca Mercedes me ofrece acceso a los servicios digitales de Mercedes-Benz Autos. En Mercedes-Benz Vanes, las vanes se venden bajo la marca Mercedes-Benz. También se venden refacciones y accesorios.

El segmento Mercedes-Benz Mobility apoya las ventas de los segmentos de vehículos del Grupo en todo el mundo. El rango de productos incluye servicios financieros y de movilidad a la medida. Estos servicios van, desde paquetes de financiamiento y arrendamiento para clientes finales y distribuidores, hasta soluciones de seguros, modelos de renta y suscripción flexible y servicios de administración de flotas para clientes comerciales, y estos últimos son ofrecidos principalmente a través de la marca Athlon. Asimismo, Mercedes-Benz Mobility está activo en el área de servicios innovadores de movilidad.

Reconciliación

La reconciliación incluye funciones y servicios proporcionados por las oficinas principales del Grupo así como por compañías del Grupo no asignadas a los segmentos (por ejemplo, Daimler Truck Holding AG). Adicionalmente, la reconciliación incluye las partidas a nivel corporativo y los efectos sobre utilidades de la eliminación de transacciones intra-Grupo entre los segmentos.

Estructura de administración interna e información

La estructura de administración interna y de información del Grupo Mercedes-Benz se basa principalmente en las políticas contables que se describen en la Nota 1 del resumen de las principales políticas contables conforme a las NIIF.

La valuación de utilidad o pérdida del Grupo utilizadas por la estructura de administración e informes del Grupo Mercedes Benz se conoce como "EBIT". El EBIT incluye: utilidad bruta, gastos de venta y gastos de administración, costos de investigación y desarrollo no capitalizados, otros ingresos y gastos de operación, y la utilidad/pérdida sobre inversiones registradas utilizando el método de participación; así como otros ingresos/gastos financieros.

En casos individuales justificados, los efectos sobre el Estado Consolidado de Resultados, el Estado Consolidado de Situación Financiera, y el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo no se asignan al segmento correspondiente con bae en un punto de vista legal, sino que los informes de segmento siguen un enfoque económico.

Por lo general se registran los ingresos por ventas entre segmentos a precios que se aproximan a las condiciones del mercado.

Las transacciones entre segmentos se eliminan, por lo general, en la reconciliación. La eliminación de los efectos relacionados con transferencias entre compañías del Grupo de inversiones de capital se lleva a cabo en los segmentos implicados. Los efectos sobre utilidades en el Grupo se registran al momento de la conclusión de la transacción externa en el segmento correspondiente. Se han efectuado algunas simplificaciones en los informes por segmento en relación con la contabilidad de arrendamientos asociada con transacciones entre entidades del Grupo.

Los activos de los segmentos constituyen principalmente todos los activos. Los activos del segmento de Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes excluyen los correspondientes a activos por impuesto sobre la renta, activos de planes de pensiones con prestaciones definidas y demás planes de prestaciones posteriores a la jubilación y ciertos activos financieros (incluyendo liquidez). Los pasivos del segmento constituyen principalmente todos los pasivos. Los pasivos del segmento de Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes excluyen los correspondientes a pasivos por pago de impuesto sobre la renta, pasivos por planes de pensiones con prestaciones definidas y demás planes de prestaciones posteriores a la jubilación y ciertos pasivos financieros (incluyendo pasivos por financiamiento).

Los riesgos de valor residual relacionados con cuentas por cobrar por arrendamientos operativos y arrendamientos financiero del Grupo, por lo general son cubiertos por los segmentos, que hayan fabricado los vehículos en arrendamiento. La participación de riesgos se basa en convenios entre Mercedes-Benz Autos, Mercedes-Benz Vanes y Mercedes-Benz Mobility; las condiciones varían por segmento vehículos y región geográfica.

Los activos no circulantes consisten de activos intangibles, propiedades, plantas y equipo, y equipo en arrendamientos operativos.

Los gastos de capital por propiedades, plantas y equipo y activos intangibles reflejan los aumentos de efectivo reales a estos activos intangibles y propiedades, plantas y equipo en tanto no se relacionen con costos de empréstitos capitalizados o crédito mercantil.

La depreciación y amortización puede también incluir deterioros, mientras estos no estén relacionados con el deterioro del crédito mercantil de conformidad con la NIC 36.

La amortización de costos de empréstitos capitalizados no se incluye en la amortización de activos intangibles o en la depreciación de propiedades, plantas y equipo.

Las tablas D. 90 y D. 91 presentan la información por segmento para los años que concluyeron el 31 de diciembre de 2022, y 2021.

D.90

En millones de euros	Mercedes-Benz Autos	Mercedes-Benz Vanes	Mercedes-Benz Mobility	otal Segmentos	Reconciliació n	Grupo Mercedes-Benz
2022						
Ingresos externos	107,359	16,427	26,231	150,017	-	150,017
Ingresos entre segmentos	4,242	790	723	5,755	-5,755	-
Ingresos por ventas totales	111,601	17,217	26,954	155,772	-5,755	150,017
Utilidad/pérdida segmento (EBT)	16,340	1,897	2,428	20,665	-207	20,458
utilidades/pérdidas sobre inversiones registradas con el método d participación	1,586	122	-209	1,499	233	1,732
utilidades/pérdidas por composición y efectos por cambios en las tasas de descuento de provisiones para otros riesgos	457	86	2	545	-	545
Activos de los segmentos	91,908	10,036	142,524	244,468	-8,138	236,330
valor en libros de inversiones registradas con el método de participación	4,479	328	271	5,078	8,452	13,530
Pasivos de los segmentos	51,964	9,025	128,498	189,937	-12,290	177,647
Adiciones a activos no circulantes	12,687	1,295	11,277	25,259	-173	25,086
Inversiones en activos intangibles	3,197	179	43	3,419	-1	3,418
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	3,265	199	18	3,482	-1	3,481
Depreciación y amortización de activos no circulantes	7,213	620	6,130	13,963	-72	13,891
amortización de activos intangibles	2,143	186	68	2,397	3	2,400
depreciación de propiedades, plantas y equipo	3,800	266	56	4,122	-1	4,121

D.91						
	Mercedes-Benz Autos	Mercedes-Benz Vanes	Mercedes-Benz Mobility	Total Segmentos	Reconciliación	Grupo Mercedes-Benz
En millones de euros						
2021[1]						
Ingresos externos	92,884	13,655	26,902	133,441	452	133,893
Ingresos entre segmentos	3,828	1,080	1,039	5,947	-5,947	-
Ingresos por ventas totales	96,712	14,735	27,941	139,388	-5,495	133,893
Utilidad/pérdida segmento (EBIT)	12,487	1,143	3,493	17,123	-1,095	16,028
utilidades/pérdidas sobre inversiones registradas con el ´método d participación	1,478	107	-140	1,445	-93	1,352
utilidades/pérdidas por composición y efectos por cambios en las tasas de descuento de provisiones para otros riesgos	89	7	-2	94	1	95
Activos de los segmentos	86,495	9,418	146,196	242,109	-8,693	233,416
valor en libros de inversiones registradas con el método de participación	3,733	323	471	4,527	9,061	13,588
Pasivos de los segmentos	51,530	8,669	131,748	191,947	-16,140	175,807
Adiciones a activos no circulantes	13,028	1,198	13,125	27,351	2,115	29,466
Inversiones en activos intangibles	2,396	60	61	2,517	234	2,741
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	3,589	198	78	3,865	714	4,579
Depreciación y amortización de activos no circulantes	7,209	670	6,183	14,062	1,004	15,066
amortización de activos intangibles	2,102	210	79	2,391	161	2,552
depreciación de propiedades, plantas y equipo	3,593	275	64	3,932	498	4,430

1 En 2021, las cifras clave se presentan como operaciones continuadas con excepción de las adiciones y la amortización de activos no circulantes. Las adiciones a, y la depreciación de, activos contienen el alcance del negocio de vehículos comerciales de Daimler hasta el momento de la escisión y la transferencia de activos.

Reconciliación

La Tabla D 92 muestra la reconciliación de ingresos y EBIT de conformidad con la información por segmentos a los Estados de Resultados Consolidados.

La reconciliación de los importes por segmento a importes relevantes para el Grupo se muestra en la Tabla D 93.

La **utilidad/pérdida por inversiones registradas utilizando el método de participación** incluye la aportación positiva a utilidades por un importe de €226 millones (2021: pérdida por € 1 millón) de Daimler Truck Holding AG. Las utilidades durante el año anterior son reducidas por deterioros del valor en libros de la inversión en BAIC Motor por un importe de € 120.

La partida **otras partidas de reconciliación** incluye gastos relacionados con la venta de inversiones individuales y actividades comerciales a Daimler Truck Holding AG o sus subsidiarias (2021: escisión y transferencia de activos del segmento Daimler Trucks & Buses se informa hasta este momento).

D.92

Reconciliación del EBIT a cifras del Grupo

En millones de euros	2022	2021
Total utilidad/pérdida de los segmentos (EBIT)	20,665	17,123
Utilidad/pérdida por escisión y transferencia de activos (después de costos de transacción)	-	-782
Utilidades/pérdidas por inversiones registradas con el método de participación	233	-99
Otras partidas de reconciliación	-458	-212
Eliminaciones	18	8
EBIT como se muestra en el Estado Consolidaddo de Resultados	20,458	16,028

D.93

Reconciliación de activos y pasivos de los segmentos con cifras del Grupo

En millones de euros	2022	2021
Total activos de segmentos	244,468	242,109
Inversiones registradas con el método de participación en DTHAG	8,199	8,762
Otras inversiones registradas con el método de participación[1]	253	299
Activos por impuesto sobre la renta[2]	3,107	2,906
Otras Partidas de reconciliación y eliminaciones	-19,697	-20,660
Activos de segmentos del Grupo	236,330	233,416
Activos financieros no asignados (incluyendo liquidez) y activos por pensiones y obligaciones similares[2]	23,685	26,415
Total activos del Grupo	260,015	259,831
Total pasivos del Grupo	189,937	191,947
Pasivos por impuesto sobre la renta[2]	7,614	4,721
Otros pasivos y eliminaciones de reconciliación	-19,904	-20,861
Pasivos de segmentos del Grupo	177,647	175,807
Pasivos financieros y pasivos por pensiones y obligaciones similares[2]	-4,172	10,857
Total capital del Grupo	86,540	73,167
Total capital y pasivos del Grupo	260,015	259,831

1. Esto incluye principalmente el valor en libros de BAIC Motor
2. Salvo cuando sean atribuibles a Mercedes-Benz Mobility

Ingresos por ventas y activos no circulantes por región

En relación con la información sobre regiones geográficas, los ingresos por operaciones continuadas se asignan a los países con base en la ubicación del cliente; los activos no circulantes se presentan de acuerdo con la ubicación física de estos activos.

Los ingresos por ventas generados por clientes externos y activos no circulantes por región se muestran en la tabla D 94.

D.94

Ingresos por ventas y activos no circulantes por región

	Ingresos por ventas		Activos no circulantes	
	2022	2021	2022	2021
En millones de euros				
Europa	56,487	51,044	61,983	62,058
Alemania	23,085	20,733	45,587	44,421
América del Norte	40,091	33,105	19,722	22,181
Estados Unidos	35,829	29,284	17,883	20,010
Asia	45,558	40,126	2,159	1,660
China	27,324	25,173	537	564
Otros mercados	7,881	9,618	807	1,436
	150,017	133,893	84,671	87,335

36. ADMINISTRACIÓN DEL CAPITAL

Los renglones de "activos netos" y "valor agregado" constituyen la base de la administración del capital en el Grupo Mercedes-Benz. Los activos y pasivos de los segmentos de conformidad con las NIIF constituyen la base para determinar los activos netos a nivel del Grupo. Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes son responsables de los activos netos de operación; todos los activos, pasivos y provisiones por los que son responsables en las operaciones diarias son, por lo tanto, asignados a estos. La valuación del desempeño en Mercedes-Benz Mobility es con base en el capital, de conformidad con la práctica habitual en el negocio bancario. Los activos netos a nivel Grupo incluyen, adicionalmente, activos y pasivos por impuesto sobre la renta así como otras partidas y eliminaciones corporativas.

Los activos netos promedio anuales se calculan a partir de los activos netos promedio trimestrales. El promedio trimestral de activos netos se calcula como promedio de los activos netos al inicio y al final de trimestre y se muestran en la tabla D 95.

D. 95 Activos netos promedio		
	2022	2021
En millones de euros		
Mercedes-Benz Autos	38,189	33,031
Mercedes-Benz Vanes	885	835
Mercedes-Benz Mobility[1]	14,466	15,681
Activos netos de los segmentos	53,540	49,547
Negocio de vehículos comerciales Daimler[2]	–	7,625
Inversión registrada de acuerdo con el método de participación en DTHAG[3]	8,078	1,095
Otras inversiones registradas con el método de participación[4]	303	361
Activos y pasivos por impuesto sobre la renta[5]	-3,818	131
Otras partidas corporativas y eliminaciones[5]	422	-362
Activos netos del Grupo Mercedes-Benz	58,525	58,397

1 Capital.
2 Segmento de información Daimler Trucks & Buses hasta la escisión y venta de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler. En el cuarto trimestre de 2021, no se han considerados importes para el negocio de vehículos comerciales desconsolidado de Daimler.
3 La inversión registrada de acuerdo con el método de participación en DTHAG se tomó en cuenta a partir del cuarto trimestre de 2021.
4 Al grado en que no sean asignados a los segmentos.
5 Al grado en que no sean asignadas a Mercedes-Benz Mobility

El costo de capital de los activos netos promedio del Grupo se registra en el renglón de "valor agregado. El valor agregado muestra el grado en el que el Grupo alcanza o rebasa el retorno mínimo esperado por los accionistas y los acreedores, creando así valor agregado. La tasa de retorno requerida sobre los activos netos, y por lo tanto, el costo del capital, se derivan de las tasas de retorno mínimas que los inversionistas esperan sobres su capital invertido. En el período de informe, el costo de capital utilizado en la gestión interna del capital ascendieron a 8% después de impuestos.

El objetivo de la administración de capital es incrementar el valor agregado, entre otras cosas, optimizando el costo de capital. Esto se logra, por un lado, mediante la administración de activos netos, por ejemplo, optimizando el capital de trabajo, que es responsabilidad operativa de los segmentos. Además, tomando en cuenta las regulaciones legales, el Grupo Mercedes-Benz se esfuerza por optimizar los costos y riesgos de la estructura de capital, considerando debidamente la legislación aplicable. Entre los ejemplos de esto se incluye una relación equilibrada entre capital y pasivos financieros, así como un nivel adecuado de liquidez, orientado hacia los requerimientos de operación.

37. UTILIDADES POR ACCIÓN

El cálculo de las utilidades básicas y diluidas por acción se basa en la utilidad neta atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG. Después de la expiración del plan de opciones sobre acciones en 2014, ya no existen efectos de dilución. La utilidad atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG (básica y diluida) es por un importe de € 14,501 millones (2021: € 10,695 millones). El número promedio ponderado de acciones en circulación (básicas y diluidas) es de 1,069.8 millones (2021: 1,069.8 millones).

38. INFORMACIONES CON PARTES RELACIONADAS

Se consideran partes relacionadas (personas o compañías) a las compañías asociadas, negocios conjuntos, y subsidiarias no consolidadas, así como a personas que ejercen una influencia significativa en la política comercial y financiera del Grupo Mercedes-Benz. Esta última categoría incluye a todas las personas en puestos clave y sus familiares cercanos. En el Grupo Mercedes-Benz, estas personas son los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia y sus familiares cercanos.

Compañías relacionadas

Las transacciones comerciales con compañías relacionadas se llevan a cabo, por lo general, en condiciones del mercado. La mayoría de los bienes y servicios suministrados entre el Grupo y las compañías relacionadas incluyen transacciones con compañías asociadas y negocios conjuntos y se muestran en la tabla D 96.

Compañías asociadas

Tal como se muestra en la tabla D 96, las relaciones comerciales con compañías asociadas se relacionan principalmente con Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck), que se asignan a la reconciliación, y con LSH Auto International Limited (LSHAI) así como con Beijing Benz Automotive Co. Ltd. (BBAC), que se asignan al segmento Mercedes-Benz Autos.

En el momento de la entrada en vigor de la escisión en diciembre de 2021, Daimler Truck Holding AG se reporta como compañía asociada. Existen numerosas relaciones en el alcance de los negocios habituales entre el Grupo Mercedes-Benz y Daimler Truck; por ejemplo, la compra y venta de bienes y servicios y contratos de arrendamiento. Además, existe la prestación provisional de servicios por funciones corporativas que se incluyen en otros ingresos de operación. Estos servicios incluyen, en específico TI (€ 276 millones), logística (€ 181 millones) y recursos humanos (€ 85 millones).

El equipo en arrendamiento del segmento Mercedes-Benz Mobility incluye vehículos comerciales fabricados por Daimler Truck que han sido adquiridos de distribuidores externos u otros terceros y que no están relacionados con el Grupo Mercedes-Benz. Mercedes-Benz Mobility por lo general recibe una garantía de valor residual por parte de Daimler Truck para este equipo en arrendamiento en relación con la obligación de devolver los respectivos vehículos comerciales a Daimler Truck. Al 31 de diciembre de 2022, esta garantía era por € 383 millones (31 de diciembre 2021: € 685 millones).

Adicionalmente, el Grupo Mercedes-Benz continuará con el negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento de los vehículos comerciales y autobuses de Daimler Truck en algunos mercados. Estos vehículos son adquiridos directamente a Daimler Truck y arrendados al cliente final. Mientras se haya acordado una devolución obligatoria de vehículos, se muestra un contrato de renta (arrendamiento principal) entre Mercedes-Benz Mobility y Daimler Truck. El contrato entre Mercedes-Benz Mobility y el cliente final constituye un subarrendamiento en este sentido. Las cuentas por cobrar y los activos por derecho de uso que se muestran en la Tabla D 96 incluyen, por lo tanto, demandas de recompra de vehículos por € 1,312 millones (31 de diciembre 2021: € 1,617 millones) que se muestran en cuentas por cobrar por servicios financieros y activos por derecho de uso por € 548 millones (31 de diciembre 2021: € 1,060 millones) en relación con Daimler Truck que se muestran en activos en arrendamiento. Estos activos por derecho de uso se depreciaron de la forma planeada por un importe de € 399 millones en 2022. Adicionalmente, la Tabla D 96 muestra activos por derecho de uso de Daimler Greater China Ltd., en relación a BBAC por € 94 millones (31 de diciembre 2021: € 103 millones) que resultan de un contrato de arrendamiento.

Tal como se describe en la Nota 3, en 2022 tuvieron lugar ventas y transferencias adicionales de participaciones de operación y actividades comerciales. Los efectos sobre utilidades de estas transacciones no se incluyen en la tabla D. 96.

Además, el Grupo Mercedes-Benz tiene una participación minoritaria de € 162 millones (31 de diciembre 2021: € 209 millones) en compañías de bienes raíces controladas por el Grupo Daimler Truck, misma participación que se muestra como instrumentos de deuda en otros activos financieros.

Las garantías fuera del balance general se relacionan especialmente con el Daimler Truck Group y el negocio conjunto Automotive Cells Company SE. Al 31 de diciembre de 2022, fueron por un importe de € 467 millones (31 de diciembre de 2021: € 569 millones)

Negocios Conjuntos

El 1 de julio de 2022 entró en vigor un acuerdo en favor de smart Automobile Co., Ltd. (smart), un negocio conjunto de Mercedes-Benz AG y Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. Este acuerdo requeriría que los accionistas proporcionaran apoyo financiero por un importe máximo de hasta € 612 millones cada uno, sí, y al grado en que, smart no sea capaz de cumplir con sus obligaciones de pago de acuerdo con un contrato de crédito sindicado. Smart es asignado al segmento Mercedes-Benz Autos.

La nota 14 ofrece detalles adicionales sobre las operaciones comerciales de las compañías asociadas y negocios conjuntos importantes, así como transacciones importantes en los años 2022y 2021.

Aportaciones a los activos del plan

Daimler Pension Trust e.V., administra los activos del plan sobre una base fiduciaria para cubrir obligaciones de pensiones en Alemania y, por lo tanto, es una compañía relacionada del Grupo Mercedes-Benz. Otra Compañía relacionada es Daimler Pensionsfonds AG. Mercedes-Benz Group AG cubre gastos no significativos y presta servicios para ambas compañías. Para mayor información, ver también la Nota 23.

Responsabilidad Posterior

En 2019 Mercedes-Benz Group AG transfirió activos y pasivos del segmento Mercedes-Benz Autos y Vanes a Mercedes-Benz AG y del segmento Daimler Camiones y Autobuses a Daimler Truck AG. Como entidades legales implicadas en la transferencia de activos, Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG y Daimler Truck AG son obligadas solidarias y conjuntas de conformidad con la Sección 133, Apartados 1 y 3 de la Ley de Transformación de Alemania (UmwG) por los pasivos de Mercedes-Benz Group AG en los que haya incurrido antes de la fecha de entrada en vigor de la transferencia de activos. Aquellas de las entidades legales que se mencionan con anterioridad a las que no les haya sido asignados los pasivos relevantes de conformidad con el acuerdo de transferencia de activos son responsables, sin embargo, solo por los pasivos que venzan dentro de los cinco años siguientes al anuncio de la celebración de la transferencia de activos en el registro comercial de Mercedes-Benz Group AG y que se establezcan reclamos al respecto en tribunales o de cualquier otra forma descrita en la Sección 133 de la Ley de Transformación de Alemania (UmwG). La escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler resultan en una relación de responsabilidad posterior fuera del Grupo.

Las disposiciones existentes en este contexto, específicamente el procedimiento para la regulación de los acuerdos internos entre las entidades legales participantes, son regulados en el acuerdo de transferencia de activos del 25 de marzo de 2019.

El período que se menciona con anterioridad es de diez años para obligaciones de pensiones con base en la Ley de Pensiones de Compañías de Alemania (BetrAVG) que existía antes de que entrara en vigor la transferencia de activos. Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz AG no esperan ninguna salida de liquidez de la otra entidad legal respectiva debido a los activos del plan disponibles en un volumen suficiente.

De acuerdo con la estimación actual, se considera poco probable un reclamo real en relación con la relación de Responsabilidad Posterior entre las entidades.

Personas Relacionadas

Alrededor del mundo, el Grupo tiene relaciones comerciales con numerosas entidades que son sus clientes y/o proveedores. Estos clientes y/o proveedores incluyen empresas que tienen relación con algunos miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia y con familiares cercanos de dichos miembros del consejo o comité de Mercedes-Benz Group AG o sus subsidiarias.

Los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia y los familiares cercanos de dichos miembros, también podrán adquirir bienes y servicios de Mercedes-Benz Group AG o de sus subsidiarias como clientes. Cuando exista tal relación comercial, las operaciones se llevan a cabo con base en las condiciones de mercado.

Para mayor información acerca de la remuneración de miembros del consejo, ver la nota 39.

D.96

Transacciones con compañías relacionadas

	Ingresos por ventas de bienes y servicios y otros ingresos[1]		Gastos por compras de bienes y servicios y otros gastos[1]		Cuentas por cobrar y activos de derecho de uso		Pasivos	
					Al 31 de diciembre[2]		Al 31 de diciembre[3]	
	2022	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021
En millones de euros								
Compañías asociadas	**18,601**	15,466	**2,653**	968	**4,842**	6,027	**557**	723
Daimler Truck	**1,120**	80	**2,120**	123	**2,262**	3,426	**332**	533
LSHAI	**9,641**	8,465	**232**	535	**887**	565	**23**	21
BBAC	**7,821**	6,573	**300**	294	**1,646**	2,007	**195**	168
Negocios conjuntos	**639**	1,737	**32**	872	**93**	153	**1**	139

1 Transacciones entre las compañías vendidas como parte de la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler y partes relacionadas del Grupo Mercedes-Benz se contabilizan hasta el momento de la escisión y transferencia de activos en 2021.
2 Después de reservas por pérdidas totales por € 52 millones (31 de diciembre, 2021: € 22 millones).
3 Incluyendo pasivos por riesgos de incumplimiento por garantías para partes relacionadas.

39. REMUNERACIÓN A LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y DEL COMITÉ DE VIGILANCIA

En la Tabla D 97 se muestran las remuneraciones otorgadas a miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia, activos en 2022.

Los gastos por remuneraciones variables a los miembros del Consejo de Administración con efectos de incentivo a largo plazo, tal como se muestran en la tabla D 97, son resultado de la valuación continua a valor razonable a la fecha de cada balance general, del total de derechos otorgados y aún no vencidos en términos de los Planes de Acciones Fantasma de Desempeño (PPSP); es decir, para los planes de los años 2019 a 2022. En 2022 se les otorgó a los miembros activos del Consejo de Administración 137,665 (2021: 170,670) acciones fantasma en relación con el del PPSP; el valor razonable de estas acciones fantasma a la fecha de su otorgamiento era de € 8.3 millones (2021: € 11.1 millones). Ver Nota 22 para conocer información adicional sobre pago basado en acciones a los miembros del Consejo de Administración.

De conformidad con la Sección 314 Apartado 1, No. 6a del Código de Comercio de Alemania (HGB) la remuneración total otorgada a los miembros del Consejo de Administración, sin incluir los costos de servicio por el derecho a recibir prestaciones posteriores a la jubilación ascendieron a € 32.2 millones (2021: € 35.2 millones).

A los miembros del Comité de Vigilancia únicamente se les otorgan prestaciones fijas a corto plazo por sus funciones en el consejo y en el comité por un importe de € 6.6 millones (2021: € 6.2 millones), y estos importes dependen de sus funciones en el Comité de Vigilancia. Salvo por la remuneración pagada a aquellos miembros del Comité de Vigilancia que representen a los empleados de conformidad con sus contratos de empleo, no se pagó ninguna remuneración alguna en 2022 por servicios prestados personalmente por los miembros del Comité de Vigilancia, más allá de las actividades en el consejo y en el comité en 2022, especialmente servicios de asesoría o de representación.

Los miembros del Consejo de Administración de Mercedes-Benz AG no reciben remuneración alguna por sus actividades como consejeros en los consejos de las subsidiarias. Estas actividades son remuneradas mediante remuneración en Mercedes-Benz Group AG.

No se efectuaron ni se suprimieron anticipos ni pagos anticipados ni préstamos a los miembros del Consejo de Administración o a los miembros del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG en 2022.

Los pagos efectuados en el 2022 a ex miembros del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG y sus supérstites ascendieron a € 21.3 millones (2021: € 19.1 millones). Las prestaciones por pensiones para los ex miembros del Consejo de Administración y sus supérstites ascendieron a € 246.1 millones al 31 de diciembre de 2022 (2021: € 334.3 millones).

La información individualizada sobre las remuneraciones a los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG, se presenta el Informe sobre Remuneraciones.

D.97

Remuneración a los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia

En millones de euros	2022	2021
Remuneración del Consejo de Administración		
Remuneración fija (salario base)	8.9	9.1
Remuneración variable a corto plazo (50% del bono anual)	7.5	7.5
Remuneración variable a mediano plazo (50% del bono anual, "diferimiento")	8.0	7.5
Remuneración variable con efecto de incentivo a largo plazo (PPSP)	15.4	22.9
Prestaciones posteriores a la jubilación (costo de servicio)	2.3	2.1
Prestaciones por terminación	-	-
Remuneración del Consejo de Administración	42.1	49.1
Remuneración del Comité de Vigilancia	6.6	6.2
Total	48.7	55.3

40. HONORARIOS DEL AUDITOR

Los accionistas de Mercedes-Benz Group AG eligieron a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft como auditor externo en la Asamblea Anual de Accionistas celebrada el 29 de abril de 2022. La taba D 98 muestra los honorarios pagados por servicios proporcionados por KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft y la red de compañías del Grupo KPMG a nivel mundial a Mercedes-Benz Group AG, las subsidiarias consolidadas y las operaciones conjuntas consolidadas proporcionalmente.

Los servicios de auditoría se relacionan con la auditoría de los Estados Financieros Consolidados del Grupo Mercedes-Benz y los estados financieros de cierre del ejercicio, así como los servicios requeridos para la auditoría, incluyendo las revisiones de estados financieros intermedios, la auditoría del sistema de control interno relacionado con la contabilidad, y las revisiones relacionadas con contabilidad de la introducción de sistemas y procesos TI.

Otros servicios de certificación fueron específicamente prestados para revisiones de sistemas y procesos TI o en relación con la emisión de cartas de cumplimiento. Otros servicios fueron principalmente encomendados para consultoría de procesos y TI no relevantes para la contabilidad y para el aseguramiento de la calidad.

Se solicitaron otros Servicios principalmente en relación con TI y consultoría y aseguramiento de la calidad de procesos que no son relevantes para la contabilidad.

La disminución en honorarios del auditor en comparación con el año anterior se debe, parcialmente, a gastos únicos relacionados con la escisión y transferencia de activos del negocio de vehículos comerciales de Daimler. Adicionalmente, los honorarios del auditor del año anterior incluyeron los honorarios incurridos para las compañías del segmento Daimler Trucks & Buses, que se informó hasta la fecha de la escisión y transferencia de activos.

D.98

Honorarios del Auditor

	2022	2021
En millones de euros		
Servicios de auditoria	**38**	40
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**24**	25
Otros servicios de certificación	**6**	19
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**4**	17
Servicios fiscales	**-**	2
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**-**	1
Otros servicios	**2**	2
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**2**	1
	46	63

41. EVENTOS POSTERIORES AL FECHA DEL INFORME

Inyección de capital a There Holding B.V.

Durante el primer semestre de 2023, el Grupo Mercedes-Benz, junto con los demás accionistas de There Holding B.V. (THBV), vía Mercedes-Benz AG inyectará capital adicional a THBV. Los fondos de la inyección de capital serán transferidos por THBV a Here International B.V. (HERE) con el fin de incrementar la liquidez de HERE. HERE es uno de los fabricantes más grandes del mundo de mapas digitales de caminos para sistemas de navegación.

Se espera que la salida de efectivo del Grupo sea del orden de un rango bajo de nueve dígitos en euros. El incremento de capital conlleva a un correspondiente incremento en el valor en libros de la compañía asociada THBV, que se incluye en los Estados Financieros Consolidados de Mercedes-Benz Group AG utilizando el método de capital y se asigna al segmento Mercedes-Benz Autos.

42. INFORMACIÓN ADICIONAL

Código de Gobierno Corporativo de Alemania

El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG emitieron una declaración de conformidad con la Sección 161 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG) y la pusieron permanentemente a disposición de sus accionistas en el sitio web del Grupo Mercedes-Benz.

Información sobre inversiones

La declaración de inversiones del Grupo Mercedes-Benz, de conformidad con la Sección 313, Apartado 2 No. 1-6 del Código de Comercio de Alemania (HGB), se presenta en la tabla D 99. En general, no se informa sobre cooperaciones sin participación de capital. Se omite la información sobre capital y utilidades y la información sobre inversiones de conformidad con la Sección 313 Apartado 2 No. 4 del Código de Comercio de Alemana, al grado en que dicha información sea de escasa relevancia para la presentación razonable de la rentabilidad, liquidez y recursos de capital y situación financiera del Grupo Mercedes-Benz. Adicionalmente, la declaración de inversiones indica qué sociedades consolidadas hacen uso de la excepción de conformidad con la Sección 264 Apartado 3 del HGB y/o Sección 264b del HGB. Los Estados Financieros Consolidados de Mercedes-Benz Group AG liberan a dichas subsidiarias de la obligación de cumplir con dichos requisitos que de cualquier otra forma serían aplicables. El 1º de febrero de 2022, Daimler AG cambió de nombre a Mercedes-Benz Group AG. A partir de esa fecha, tendrán lugar cambios ulteriores de nombre de las compañías del Grupo. La declaración de inversiones muestra a las compañías con sus nombres de compañía al 31 de diciembre de 2022.

D.99

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participación de capital en porcentaje[1]	Pie de página
I. Subsidiarias Consolidadas			
Accumotive GmbH & Co. KG	Kamenz, Alemania	100.00	5
Alpha 1 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	5, 7
Alpha 2 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	5, 7
Alpha 3 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	5, 7
Alpha 4 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	5, 7
Alpha 5 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	5, 7
Alpha 6 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	5, 7
Alpha 7 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	5, 7
Athlon Beheer International B.V.	Schiphol, Países Bajos	100.00	
Athlon Car Lease Bélgica N.V.	Machelen, Bélgica	100.00	
Athlon Car Lease International B.V.	Schiphol, Países Bajos	100.00	
Athlon Car Lease Italia S.R.L.	Roma, Italia	100.00	
Athlon Car Lease Nederland B.V.	Schiphol, Países Bajos	100.00	
Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o.	Varsovia, Polonia	100.00	
Athlon Car Lease Portugal, Ida	Oeiras, Portugal	100.00	
Athlon Car Lease Rental Services B.V.	Schiphol, Países Bajos	100.00	
Athlon Car Lease Rental Services Bélgica N.V.	Machelen, Bélgica	100.00	
Athlon Car Lease S.A.S.	Le Bourget, Francia	100.00	
Athlon Car Lease Spain, S.A.	Alcobendas, España	100.00	
Athlon France S.A.S.	Le Bourget, Francia	100.00	
Athlon Alemani GmbH	Düsseldorf, Alemania	100.00	
Athlon Mobility Consultancy N.V.	Machelen, Bélgica	100.00	
Athlon Mobility Services UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Athlon Rental Alemani GmbH	Düsseldorf, Alemania	100.00	
Athlon Sweden AB	Malmö, Suecia	100.00	
Brooklands Estates Management Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Alemania	100.00	5
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Sudáfrica	100.00	
DAF Investments, Ltd.	Wilmington, EE. UU	100.00	
Daimler Fleet Management GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd. i. L.	Pretoria, Sudáfrica	65.00	4
Daimler Greater China Ltd.	Beijing, China	100.00	
Daimler Mobility & Technology Service Co., Ltd.	Beijing, China	100.00	
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Beijing, China	100.00	
Daimler Vans USA, LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Delta Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	5, 7
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Epsilon Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	5, 7
FOTIC - MB Leasing No. 2 Single Fund Trust	Beijing, China	0.00	3
FOTIC - MB Leasing No. 3 Single Fund Trust	Beijing, China	0.00	3
FOTIC - MB Leasing No. 4 Single Fund Trust	Beijing, China	0.00	3
FOTIC - MB Leasing No. 5 Single Fund Trust	Beijing, China	0.00	3
Friesland Lease B.V.	Drachten, Países Bajos	51.11	
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxemburgo	100.00	
Koppieview Property (Pty) Ltd	Zwartkop, Sudáfrica	100.00	
LBBW AM – Daimler Re Insurance	Luxembourg, Luxemburgo	0.00	3
LBBW AM – MBVEXW	Stuttgart, Alemania	0.00	3
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Canadá	100.00	
MDC Power GmbH	Kölleda, Alemania	100.00	5
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Reino Unido	100.00	
Mercedes pay GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz - Aluguer de Veículos, Lda.	Mem Martins, Portugal	100.00	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Beijing, China	75.00	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Tailandia	100.00	
Mercedes-Benz AG	Stuttgart, Alemania	100.00	5

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participación de capital en porcentaje[1]	Pie de página
Mercedes-Benz Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentina	100.00	
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Assuradeuren B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australia	100.00	
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Beijing, China	100.00	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-B	Wilmington, EE. UU.	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2021-A	Wilmington, EE. UU.	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2021-B	Wilmington, EE. UU.	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2019-1	Wilmington, EE. UU.	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-1	Wilmington, EE. UU.	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-A	Wilmington, EE. UU.	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2021-1	Wilmington, EE. UU.	0.00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2022-1	Wilmington, EE. UU.	0.00	3
Mercedes-Benz Automotive Mobility GmbH	Berlín, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz Bank GmbH	Eugendorf, Austria	100.00	
Mercedes-Benz Bank Polska S.A. w likwidacji	Warsaw, Polonia	100.00	4
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moscú, Federación Rusa	100.00	
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlín, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Bélgica Luxembourg S.A.	Bruselas, Bélgica	100.00	
Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S.	Begles, Francia	100.00	
Mercedes-Benz Broker Biztositási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Hungría	100.00	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Mississauga, Canadá	100.00	
Mercedes-Benz Capital Investments B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Mercedes-Benz Capital Nederland B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Mercedes-Benz Capital Rus OOO	Moscú, Federación Rusa	100.00	
Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil Ltda.	São Paulo, Brasil	100.00	
Mercedes-Benz Cars UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.	Praga, República Checa	100.00	
Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Corporate Investments, LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dinamarca	100.00	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Hungría	100.00	
Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Danmark A/S	Copenhague, Dinamarca	100.00	
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	La Haya, Países Bajos	100.00	
Mercedes-Benz Espana, S.A.U.	Alcobendas, España	100.00	
Mercedes-Benz Europa NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Bélgica	100.00	
Mercedes-Benz ExTra LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Filo Hizmetleri A.S.	Estambul, Turquía	100.00	
Mercedes-Benz Finance Canada Inc.	Montreal, Canadá	100.00	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japón	95.11	
Mercedes-Benz Finance North America LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australia	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Eugendorf, Austria	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV	Bruselas, Bélgica	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation	Mississauga, Canadá	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Ceská republika s.r.o.	Praga, República Checa	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, España	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Francia	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hong Kong, China	80.00	
Mercedes-Benz Financial Services India Private Limited	Chennai, India	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Investment Company LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A.	Roma, Italia	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seúl, Corea del Sur	80.00	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Países Bajos	100.00	

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participación de capital en porcentaje[1]	Pie de página
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	México	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal - Sociedade Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moscú, Federación Rusa	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Suiza	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Singapore Ltd.	Singapur, Singapur	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Eslovaquia	75.00	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Pretoria, Sudáfrica	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Sp. z o.o.	Varsovia, Polonia	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipéi, Taiwán, China	51.00	
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Finans Danmark A/S	Copenhague, Dinamarca	100.00	
Mercedes-Benz Finans Sverige AB	Malmö, Suecia	100.00	
Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S.	Estambul, Turquía	100.00	
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.	Estambul, Turquía	100.00	
Mercedes-Benz Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100.00	
Mercedes-Benz Försäljnings AB	Malmö, Suecia	100.00	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Francia	100.00	
Mercedes-Benz Group Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australia	100.00	
Mercedes-Benz Grund Services GmbH	Schönefeld, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Hellas Single-Member S.A.	Kifissia, Greece	100.00	
Mercedes-Benz Holdings UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hong Kong, China	100.00	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, India	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Agency (Beijing) Co., Ltd.	Beijing, China	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Agency LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.	Voluntari, Rumania	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Services GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwán, China	100.00	
Mercedes-Benz Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG	Stuttgart, Alemania	100.00	5, 7
Mercedes-Benz International Finance B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Mercedes-Benz Investment Company LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Roma, Italia	100.00	
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japón	100.00	
Mercedes-Benz Korea Limited	Seúl, Corea del Sur	51.00	
Mercedes-Benz Lease Italia S.r.l.	Trento, Italia	100.00	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Beijing, China	65.00	
Mercedes-Benz Leasing Deutschland GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Leasing IFN S.A.	Bucarest, Rumania	100.00	
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Hungría	100.00	
Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.	Varsovia, Polonia	100.00	
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz LT GmbH	Böblingen, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Ludwigsfelde Anlagenverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	5, 7
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Puchong, Malasia	100.00	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Tailandia	100.00	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Hungría	100.00	
Mercedes-Benz Manufacturing Polonia sp. z o.o.	Jawor, Polonia	100.00	
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, EE. UU.	0.00	3
Mercedes-Benz México International, S. de R.L. de C.V.	CDMX, México	100.00	
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	CDMX, México	100.00	

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participación de capital en porcentaje[1]	Pie de página
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Mobility (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Tailandia	100.00	
Mercedes-Benz Mobility AG	Stuttgart, Alemania	100.00	5
MERCEDES-BENZ MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne, Australia	100.00	
Mercedes-Benz Mobility Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd.	Seúl, Corea del Sur	100.00	
MERCEDES-BENZ MOBILITY MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.	CDMX, Mexico	100.00	
Mercedes-Benz Mobility Services GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Mercedes-Benz Nederland Holding B.V.	Utrecht, Países Bajos	100.00	
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Nueva Zelanda	100.00	
Mercedes-Benz North America Corporation	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz North America Finance Corporation	Newark, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Eugendorf, Austria	100.00	
Mercedes-Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S.	Estambul, Turquía	66.91	
Mercedes-Benz Paris SAS	Port-Marly, Francia	100.00	
Mercedes-Benz Parts Brand GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U.	Azuqueca de Henares, España	100.00	
Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd.	Shanghái, China	100.00	
Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o.	Varsovia, Polonia	100.00	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100.00	
Mercedes-Benz PRAHA s.r.o.	Praga, República Checa	100.00	
Mercedes-Benz Real Estate GmbH	Berlín, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Reinsurance S.A. Luxembourg	Luxemburgo, Luxemburgo	100.00	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, España	100.00	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Retail Bélgica NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Bélgica	100.00	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Retail Receivables LLC	Farmington Hills, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100.00	
Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd.	Pretoria, Sudáfrica	100.00	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Roma, Italia	100.00	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bucarest, Rumania	100.00	
Mercedes-Benz Russia AO	Moscú, Federación Rusa	100.00	
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Suiza	100.00	
Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L.	Bucarest, Rumania	100.00	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, España	100.00	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Selangor, Malasia	100.00	
Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Estamniñ, Turquía	100.00	
Mercedes-Benz Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100.00	
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Sosnowiec, Polonia	100.00	
Mercedes-Benz South Africa Ltd	Pretoria, Sudáfrica	100.00	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Suecia	100.00	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwán, China	51.00	
Mercedes-Benz Trust Holdings LLC	Farmington Hills, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Trust Leasing Conduit LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Trust Leasing LLC	Farmington Hills, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Varsovia, Polonia	100.00	
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Vans Hong Kong Limited	Hong Kong, China	67.55	
Mercedes-Benz Vans UK Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Vans, LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz Versicherung AG	Stuttgart, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz Versicherungsservice GmbH	Berlín, Alemania	100.00	5
Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Alemania	100.00	5

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participación de capital en porcentaje[1]	Pie de página
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho Chi Minh City, Vietnam	70.00	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Varsovia, Polonia	100.00	
Mercedes-Benz Wavre S.A.	Wavre, Bélgica	100.00	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Multifleet G.I.E	Le Bourget, Francia	50.10	7
PT Mercedes-Benz Indonesia	Bogor, Indonesia	100.00	
PT Mercedes-Benz Distribution Indonesia	Jakarta, Indonesia	100.00	
Silver Arrow Athlon NL 2021-1	Utrecht, Países Bajos	0.00	3
Silver Arrow Australia 2019-1	Melbourne, Australia	0.00	3
Silver Arrow Australia Trust 2019-1	Melbourne, Australia	0.00	3
Silver Arrow Australia Trust 2020-1	Melbourne, Australia	0.00	3
Silver Arrow Canada GP Inc.	Mississauga, Canadá	100.00	
Silver Arrow Canada LP	Mississauga, Canadá	100.00	7
SILVER ARROW CHINA 2021-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
SILVER ARROW CHINA 2021-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
SILVER ARROW CHINA 2022-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
SILVER ARROW CHINA 2022-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2021-1	Beijing, China	0.00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2021-2	Beijing, China	0.00	3
SILVER ARROW CHINA Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2022-1 ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
SILVER ARROW CHINA Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2022-2 ASSET BACKED NOTES TRUST	Beijing, China	0.00	3
Silver Arrow France 2020-1	Saint-Denis, Francia	0.00	3
Silver Arrow Japan 2021-1	Tokio, Japón	0.00	3
Silver Arrow Japan 2022-1	Tokio, Japón	0.00	3
Silver Arrow Lease Facility Trust	Wilmington, EE. UU.	0.00	3
Silver Arrow Merfina 2021-1 S.r.l.	Milán, Italia	0.00	3
Silver Arrow S.A.	Luxemburgo, Luxemburgo	0.00	3
Star Assembly SRL	Sebes, Rumania	100.00	
Ucafleet S.A.S	Le Bourget, Francia	65.00	
Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Alemania	100.00	5
Wagenplan B.V.	Almere, Países Bajos	60.00	
YASA Limited	Kidlington, Reino Unido	100.00	
Zuidlease B.V.	Sittard, Países Bajos	51.00	
II. Subsidiarias No Consolidadas[2]			
Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kamenz, Alemania	100.00	
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlín, Alemania	100.00	
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentina	62.49	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Daimler Gastronomie GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Daimler Group Services Madrid, S.A.U.	San Sebastián de los Reyes, España	100.00	
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
DriveCo, LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Suecia	100.00	
LEONIE DMS DVB GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
LICULAR GmbH	Kuppenheim, Alemania	100.00	
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Alemania	100.00	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center	Neuhausen auf den Fildern, Alemania	100.00	
MBition GmbH	Berlín, Alemania	100.00	

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participación de capital en porcentaje[1]	Pie de página
MBition Sofia EOOD	Sofia, Bulgaria	100.00	
Mercedes pay AG	Zug, Suiza	100.00	
Mercedes pay S.A. – in liquidation	Luxemburgo, Luxemburgo	100.00	4
Mercedes pay USA LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Assignment Services Americas, LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Cars Middle East FZE	Dubái, Emiratos Árabes Unidos	100.00	
Mercedes-Benz Consulting GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Países Bajos	100.00	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	Nuevo Cairo, Egipto	100.00	
Mercedes-Benz Energy GmbH	Kamenz, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz Financial Services UK (Trustees) Ltd	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Austria	100.00	
Mercedes-Benz Group Services Berlin GmbH	Berlín, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Filipinas	100.00	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Hungría	100.00	
Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.	Valbonne, Francia	100.00	
Mercedes-Benz Intellectual Property Management GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz Logistics and Distribution Egypt LLC	Nuevo Cairo, Egipto	100.00	
Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt	Nuevo Cairo, Egipto	100.00	
Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd	Moscú, Federacón Rusa	80.00	
Mercedes-Benz Motorsport Limited	Brackley, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Asia Pacific Sdn. Bhd.	Puchong, Malasia	100.00	
Mercedes-Benz Pensionsfonds AG	Stuttgart, Alemania	100.00	6
Mercedes-Benz Purchasing Coordination Corporation	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd.	Tel Aviv, Israel	100.00	
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, India	100.00	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Eslovaquia	100.00	
Mercedes-Benz Subscription Services USA LLC	Wilmington, EE. UU.	100.00	
Mercedes-Benz Tech Innovation GmbH	Ulm, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz Tech Motion GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz UK Trustees Limited	Milton Keynes, Reino Unido	100.00	
Mercedes-Benz Vans Mobility, S.L.U.	Alcobendas, España	100.00	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100.00	
Mercedes-Benz.io GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda.	Lisboa, Portugal	100.00	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, España	51.00	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Alemania	100.00	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Alemania	100.00	7
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
SMART MOBILITY PTE. LTD.	Singapur, Singapur	100.00	
Star Transmission srl	Cugir, Rumania	100.00	
STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o.	Maribor, Eslovenia	100.00	
Van Manufacturing Polonia sp. z o.o.	Jawor, Polonia	100.00	
Vierte Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Zweite Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Alemania	100.00	
III. Negocios conjuntos contabilizados utilizando consolidación proporcional			
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Aguascalientes, México	54.01	
IV. Negocios conjuntos contabilizados utilizando el método de participación			
Automotive Cells Company SE	Bruges, Francia	33.33	
Enbase Power GmbH	Múnich, Alemania	25.10	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50.00	
MB Service Japan Co., Ltd.	Hitachi, Japón	33.40	
Movinx GmbH	Berlín, Alemania	50.00	

Nombre de la compañía	Domicilio, país/región	Participación de capital en porcentaje[1]	Pie de página
smart Automobile Co., Ltd.	Ningbo, China	50.00	
Wei Xing Tech. Co., Ltd.	Hangzhou, China	50.00	
YOUR NOW Holding GmbH	Múnich, Alemania	50.00	
V. Compañías asociadas contabilizadas utilizando el método de participación			
BAIC Motor Corporation Ltd.	Beijing, China	9.55	
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Beijing, China	49.00	
Blacklane GmbH	Berlín, Alemania	30.99	
Bolt Technology OÜ	Tallinn, Estonia	7.42	
Daimler Truck Holding AG	Leinfelden-Echterdingen, Alemania	30.00	
IONITY Holding GmbH & Co. KG	Múnich, Alemania	15.12	
LSH Auto International Limited	Hong Kong, China	15.00	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Reino Unido	33.33	
Mobility Trader Holding GmbH	Berlín, Alemania	9.17	
RS Holdings Inc.	Wilmington, EE. UU.	65.32	
There Holding B.V.	Rijswijk, Países Bajos	29.74	
VI. Operaciones conjuntas, negocios conjuntos, compañías asociadas contabilizadas a costo (amortizado) y otras inversiones importantes registradas a valor razonable[2]			
AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Canadá	50.10	4
Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc	Gaydon, Reino Unido	9.74	
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Canadá	33.00	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Beijing, China	51.00	
Earlybird DWES Fund VI GmbH & Co. KG	Múnich, Alemania	6.45	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Alemania	26.57	
European Center for Information and Communication Technologies - EICT GmbH	Berlín, Alemania	25.00	
Factorial Inc.	Woodbury, EE. UU.	9.52	
Gamma 1 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	10.10	7
Gamma 2 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	10.10	7
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlín, Alemania	18.37	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Alemania	10.12	7
hap2U SAS	Pontcharra, Francia	34.59	
Kamaz PAO	Naberezhnye Chelny, Federación Rusa	15.00	
Momenta Global Limited	Grand Cayman, Islas Caimán	6.34	
Ondine Tech Fund 1 L.P.	George Town, Islas Caimán	43.23	
PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Alemania	20.00	7
Power Supply Systems GmbH	Stuttgart, Alemania	24.90	
Sila Nanotechnologies Inc.	Dover, EE. UU.	8.91	
SK Gaming Beteiligungs GmbH	Colonia, Alemania	24.17	
smart-BRABUS GmbH i.L.	Bottrop, Alemania	50.00	4
STARCAM s.r.o.	Most, República Checa	51.00	
The Mobility House AG	Zúrich, Suiza	11.53	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart, Alemania	11.61	
Volocopter GmbH	Bruchsal, Alemania	5.50	

1 Participación accionaria de conformidad con la Sección 16 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG).

2 Para la contabilidad de subsidiarias no consolidadas, operaciones conjuntas, negocios conjuntos y compañías asociadas, hacemos referencia a la Nota 1.

3 Control debido a circunstancias económicas.

4 En liquidación.

5 Cualificación para exención de conformidad con la Sección 264, Apartado 3 y Sección 246b del Código de Comercio de Alemania (HGB).

6 Control sobre la inversión de los activos. No consolidación de activos debido a situación contractual.

7 Mercedes-Benz Group AG o una de las diversas subsidiarias consolidadas es/son socio(s) con responsabilidad ilimitada.
Además, Mercedes-Benz Group AG o una o varias de las subsidiarias consolidadas es/son socios con responsabilidad limitada en:
Gamma 3 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG, Schönefeld (Alemania),
Gamma 4 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG, Schönefeld (Alemania).



INFORMACIÓN ADICIONAL

INFORMACIÓN ADICIONAL

347 Declaración de Responsabilidad por parte de los Representantes Legales

348 Reporte del Auditor Independiente

360 Cifras Clave del Grupo Mercedes-Benz

361 Cifras Clave para la Divisiones

362 Información en Internet

Declaración de Responsabilidad por Parte de los Representantes Legales

De acuerdo con nuestro leal saber y entender, y de conformidad con los principios aplicables de información, los estados financieros consolidados brindan un panorama veraz y adecuado de los activos, pasivos, la situación financiera, flujos de efectivo y utilidades o pérdidas del Grupo, y el informe de la administración del Grupo, que se ha combinado con el informe de la administración para Mercedes-Benz Group AG, incluye una revisión fiel del comportamiento y desempeño del negocio y la situación del Grupo, junto con una descripción de las principales oportunidades y riesgos relacionados con el desempeño esperado del Grupo.

Stuttgart, 13 de marzo de 2023.

/ FIRMA ILEGIBLE /
Ola Källenius

/ FIRMA ILEGIBLE /
Dr. Jörg Burzer

/ FIRMA ILEGIBLE /
Renata Jungo Brüngger

/ FIRMA ILEGIBLE /
Sabine Kohleisen

/ FIRMA ILEGIBLE /
Markus Schäfer

/ FIRMA ILEGIBLE /
Britta Seeger

/ FIRMA ILEGIBLE /
Hubertus Troska

/ FIRMA ILEGIBLE /
Herald Wilhelm

Informe del Auditor Independiente

Para: Mercedes-Benz Group AG

Informe sobre la Auditoría a los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración.

Opiniones

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, y sus subsidiarias (el Grupo), que incluyen el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2022, y el estado consolidado de resultados, estado consolidado de resultados integrales, estado consolidado de cambios en el capital, estado consolidado de flujos de efectivo, para el ejercicio fiscal del 1o de enero al 31 de diciembre de 2022, así como las notas a los estados financieros consolidados, incluyendo un resumen de las principales políticas contables. Adicionalmente, hemos auditado el sobre la situación de la Compañía y del Grupo (en lo sucesivo, "el informe combinado de la administración" de Mercedes-Benz Group AG, incluyendo la declaración no financiera combinada de conformidad con las Secciones 289b a 289e y 315b a 315c HGB (Handelsgeetzbuch: Código de Comercio de Alemania) para el ejercicio fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre del 2022.

De conformidad con las regulaciones legales de Alemania, no hemos auditado los contenidos de elementos del informe combinado de la administración a los que se hace referencia en la sección "Información Adicional" de nuestro informe de auditor.

El informe combinado de la administración incluye referencias cruzadas no previstas por la ley que se marcan como no auditadas. De conformidad con las regulaciones legales de Alemania, no hemos auditado los contenidos de estas referencias cruzadas y la información con la que se relacionan estas referencias cruzadas.

En nuestra opinión, con base en el conocimiento obtenido a partir de la auditoría:

- los estados financieros consolidados adjuntos, cumplen, en todo sentido material, con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés), tal como han sido adoptadas por la UE, y con los requerimientos adicionales de la ley Comercial de Alemania, de conformidad con el la Sección 315e, párrafo 1 de la HGB y, en cumplimiento con estos requerimientos, proporcionan un punto de vista veraz y fiel de los activos, pasivos y la situación financiera del Grupo al 31 de diciembre de 2022 así como de su desempeño financiero para el ejercicio fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2022; y

- el informe combinado de la administración que se adjunta, en su totalidad, ofrece un punto de vista adecuado de la situación del Grupo. En todo sentido material, este informe combinado de la administración es consistente con los estados financieros consolidados, cumple con los requerimientos legales alemanes y presenta de forma adecuada las oportunidades y riesgos del futuro desempeño. Nuestra opinión sobre el informe combinado de la administración no cubre los elementos del informe combinado de la administración a los que se hace referencia en la sección "Información Adicional" de nuestro informe de auditor. El informe combinado de la administración incluye referencias cruzadas no previstas por la ley que se marcan como no auditadas. Nuestra opinión no cubre estas referencias cruzadas y la información con la que se relacionan estas referencias cruzadas.

De conformidad con la Sección 322 párrafo 3, enunciado 1 de la HGB, declaramos que nuestra auditoría no ha conllevado a ninguna reserva en relación con el cumplimiento legal de los estados financieros consolidados y del informe combinado de la administración.

Fundamento de las Opiniones
Realizamos nuestra auditoría a los estados financieros consolidados y al informe combinado de la administración de conformidad con la Sección 317 de HGB y la Regulación de Auditoría de la UE No. 537/2014 (a la que se hace referencia en lo sucesivo, como la "Regulación de Auditoría UE"), y de conformidad con las Normas Alemanas Generalmente Aceptadas para Auditorías de Estados Financieros promulgadas por el Instituto de Auditores Públicos de Alemania (IDW, por las siglas en alemán del *Institut der Wirtschaftsprüfer*). Realizamos la auditoría de los estados financieros consolidados cumpliendo adicionalmente con las Normas Internacionales de Auditoría (ISA, por las siglas en inglés de *International Standards on Auditing*). Nuestras responsabilidades de conformidad con dichos requerimientos, principios y normas se describen con mayor detalle en la sección de "Responsabilidades del Auditor para la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y del Informe Combinado de la Administración" de nuestro informe de auditor. Somos independientes de las entidades del grupo de conformidad con los requerimientos de la ley europea y las leyes comerciales y profesionales de Alemania, y hemos cumplido con nuestras demás responsabilidades profesionales alemanas de conformidad con estos requerimientos. Adicionalmente, de conformidad con el Artículo 10, párrafo 2, letra f) de la Regulación de Auditoría de UE, declaramos que no hemos prestado servicios distintos a los de auditoría que están prohibidos de conformidad con el Artículo 5, párrafo 1 de la Regulación de Auditoría UE. Creemos que las evidencias que hemos obtenido son suficientes y adecuadas para proporcionar el fundamento de nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración.

Nota sobre el énfasis de un asunto particular
Nos referimos a los comentarios de los representantes legales en la sección "Taxonomía de la UE" en la sección titulada "declaración no financiera" que se incluye en el informe combinado de la administración de conformidad con las Secciones 289b párrafo 1, 289c, 315b párrafo 1 y 315c del HGB. Ahí, se declara que la Regulación Sobre Taxonomía de la UE y los actos delegados promulgados para esto incluye redacción y términos que están sujetos a una incertidumbre considerable en relación con su interpretación y para los cuales no se han publicado aún aclaraciones en todos los casos. Los representantes legales describen la forma en la que han realizado la interpretación necesaria de la Regulación Sobre Taxonomía de la UE y los actos delegados promulgados para esto. Debido al riesgo inminente en cuanto a que ciertos términos legales abstractos están sujetos a interpretación, la conformidad de la interpretación con la ley está sujeta a incertidumbre. Nuestra opinión sobre el informe combinado de la administración no ha sido modificada en este sentido.

Aspectos Clave de Auditoría en la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados
Los aspectos clave de auditoría son aquellos asuntos que, de acuerdo con nuestro criterio profesional, son los de mayor importancia en nuestra auditoría a los estados financieros consolidados para el ejercicio fiscal que va del 1º de enero al 31 de diciembre de 2022. Estos aspectos se abordaron como un todo en el contexto de nuestra auditoría a los estados financieros consolidados, y, para formar nuestra opinión al respecto, no proporcionamos una opinión separada sobre estos aspectos.

Los Impactos de la Discontinuación de Actividades Comerciales en Rusia sobre los Estados Financieros y el Desempeño Financiero

Hacemos referencia en relación con la descripción de las circunstancias en la Nota 4 de las notas a los estados financieros consolidados "Discontinuación de actividades comerciales y venta prevista de acciones en las subsidiarias de Rusia". Favor de referirse, en relación con las políticas y métodos contables aplicados, a la Nota 2 de las notas a los estados financieros consolidados "Estimaciones Contables y Criterios de la Administración". Las informaciones sobre pasivos contingentes también pueden encontrarse en la Nota 32 de las notas a los estados financieros consolidados "Pasivos contingentes y otra obligaciones financieras".

El Riesgo para los Estados Financieros Consolidados
En marzo de 2022, el Grupo Mercedes-Benz decidió discontinuar la exportación de automóviles y vanes a Rusia y la producción local en Rusia hasta nuevo aviso.

El registro y valuación de los activos y pasivos como consecuencia de la discontinuación de las actividades en Rusia, especialmente el procesamiento de las transacciones existentes, resultó, durante el ejercicio fiscal 2022, en costos por aproximadamente € 0.7 mil millones en los segmentos automotrices, así como por aproximadamente € 0.2 mil millones en el segmento Mercedes-Benz Mobility. Adicionalmente, se reportan pasivos contingentes por € 1.0 miles de millones. El registro y valuación de los activos y pasivos y la evaluación sobre si existen pasivos contingentes y deben de informarse en las notas a los estados financieros consolidados y, de ser así, por qué importe, se caracteriza con un alto grado de evaluaciones discrecionales e hipótesis por parte de los representantes legales, y resulta complejo. La evaluación que se llevó a cabo en el Grupo Mercedes-Benz en este sentido en relación con el grado en el que pueden esperarse sanciones, también es discrecional.

A fines de octubre de 2022, el Grupo Mercedes-Benz firmó contratos con el concesionario de automóviles ruso Avtodom AO para la venta de las acciones en las subsidiarias rusas. La conclusión de la transacción está sujeta a la aprobación de las autoridades, que aún no ha sido otorgada por completo, y a la implementación de las condiciones acordadas contractualmente.

En la fecha del informe, los activos y pasivos de las subsidiarias de Rusia no estaban clasificados como activos y pasivos disponibles para la venta. La evaluación de los criterios para la clasificación es discrecional.

El riesgo para los estados financieros es que el registro y valuación de los activos y pasivos en los pasivos contingentes que resultan de la discontinuación de las actividades comerciales en Rusia aún no han sido registrados con el importe correcto. Existe un riesgo adicional en cuanto a que la clasificación de los activos y pasivos relacionados con la venta planeada de las participaciones en las subsidiarias de Rusia sea incorrecta. En relación con la información aclaratoria sobre la venta de subsidiarias de Rusia en las notas a los estados financieros consolidados, existe el riesgo de que las explicaciones no sean suficientemente detalladas y adecuadas.

Nuestro Enfoque de Auditoría

Antes que nada, evaluamos el proceso para la identificación de los impactos de la discontinuación de las actividades comerciales en Rusia, incluyendo posibles sanciones y la evaluación de las hipótesis relevantes para el registro y la valuación de los activos y pasivos y la forma en la que se llegó a estos. Además, obtuvimos información del departamento legal interno, otros empleados y los departamentos individuales familiarizados con este asunto y con abogados que actúan para Mercedes-Benz Group AG en este sentido. De esta forma, inspeccionamos los documentos subyacentes y las actas y evaluamos si estos soportan las hipótesis de los representantes legales en relación con la probabilidad de que estos ocurran y su impacto sobre el registro de pasivos y el informe de pasivos contingentes. De forma similar, evaluamos la competencia profesional, objetividad y los resultados del trabajo de los abogados dirigidos por el Grupo Mercedes-Benz. consultamos con nuestros propios abogados con el fin de evaluar las hipótesis sobre posibles sanciones.

En relación con la venta de subsidiarias en Rusia, hemos también evaluado si la clasificación de activos y pasivos de estas compañías no como activos y pasivos disponibles para la venta es adecuado. Con este fin, entrevistamos a los representantes legales y evaluamos la información externa e interna en el contexto del criterio de clasificación de la NIIF 5.

Evaluamos también los documentos y minutas subyacentes y la evaluación que se establece por escrito de los representantes legales sobre la venta de subsidiarias en Rusia.

Por último, evaluamos si la información en las notas a los estados financieros consolidados sobre la venta de subsidiarias en Rusia es suficientemente detallada y adecuada.

Nuestras Observaciones

Las hipótesis subyacentes en relación con el registro y valuación de los activos y pasivos y la información sobre pasivos contingentes como consecuencia de la discontinuación de las actividades comerciales en Rusa son adecuadas.

La clasificación de los activos y pasivos en relación con la venta planeada de las participaciones en subsidiarias rusas no como activos y pasivos disponibles para la venta, es adecuada.

Las notas aclaratorias sobre la venta de subsidiarias rusas en las notas a los estados financieros consolidados son suficientemente detalladas y adecuadas.

Riesgo por Deterioro en Arrendamientos Operativos

Favor de hacer referencia, en relación con las políticas y métodos contables aplicados, a la Nota 1 “Principales Políticas Contables” y Nota 2 “Estimaciones contables y criterios de la administración”, de las notas a los estados financieros consolidados. En la Nota 13 “Equipo en arrendamientos operativos” de las notas a los estados financieros consolidados, así como en los comentarios al informe combinado de la administración “Riesgos y Oportunidades de la Industria y Negocio”, podrá encontrar información adicional sobre arrendamientos operativos.

El Riesgo para los Estados Financieros Consolidados

La partida del estado de situación financiera “Equipo en arrendamientos operativos” (€ 41,552 millones) incluye, entre otras cosas los vehículos de pasajeros de Mercedes-Benz, que son comprados por distribuidores que no son parte del grupo u otros terceros y están sujetos a arrendamiento operativo con el Grupo Mercedes-Benz. Existe riesgo por deterioro en relación con estos vehículos que depende principalmente del valor residual que se alcanza al final de dicho arrendamiento. Estos futuros valores residuales dependen de la situación prevaleciente en los mercados de vehículos usados cuando se devuelven los vehículos. La valuación orientada a futuro se basa en diversas suposiciones discrecionales. El riesgo para los estados financieros es que cualquier pérdida por deterioro no sea registrada o que los importes registrados sean inadecuados.

Nuestro Enfoque de Auditoría

Auditamos la recuperabilidad de los automóviles de pasajeros de Mercedes-Benz adquiridos externamente en la partida del estado de situación financiera “Equipo en arrendamientos operativos”. Investigamos y evaluamos las indicaciones asumidas por el grupo por un posible requerimiento para el registro de una pérdida por deterioro y, cuando fue necesario, logramos el entendimiento de cancelaciones calculadas por el Grupo Mercedes-Benz. Valoramos la evaluación del Grupo Mercedes-Benz en relación con los valores residuales que pueden lograrse al final de la vigencia de los arrendamientos. En este sentido, revisamos de forma especialmente crítica los principales factores de influencia, tales como el número esperado de devoluciones de arrendamientos, los actuales resultados de la comercialización con el fin de evaluar la precisión de las estimaciones y futuros cambios de modelo de vehículo. Para los mercados significativos, también auditamos la consistencia de los supuestos hechos por el Grupo Mercedes-Benz con pronósticos de valor residual por expertos terceros independientes.

Nuestras Observaciones

Los supuestos y evaluaciones que fundamentan la valuación de la recuperabilidad de automóviles de pasajeros de Mercedes-Benz adquiridos de forma externa en la partida del estado de situación financiera “Equipo en arrendamientos operativos” y las pérdidas por deterioro registradas, son adecuados.

Reservas Por Pérdidas Para Cuentas por Cobrar por Servicios Financieros

Favor de hacer referencia, en relación con las políticas y métodos contables aplicados, a la Nota 2 “Estimaciones contables y criterios de la administración” de las notas a los estados financieros consolidados. Se podrá encontrar más información sobre reservas sobre cuentas por cobrar por servicios financieros en la Nota 1 “Principales Políticas Contables”, en la Nota 15 “Cuentas por cobrar por servicios financieros” y Nota 34 “Administración de riesgos financieros” de las notas a los estados financieros consolidados y en los comentarios sobre “Riesgos y oportunidades de la industria y negocio” en el informe combinado de la administración.

El Riesgo para los Estados Financieros Consolidados

Las cuentas por cobrar por servicios financieros (€85,549 millones) resultantes de las actividades de financiamiento y arrendamiento del Grupo, incluyen cuentas por cobrar por financiamiento de ventas con clientes, cuentas por cobrar por ventas por financiamiento con distribuidores y cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero. Las reservas por pérdidas para estas cuentas por cobrar fueron, en la fecha del informe, por un importe de € 1,198 millones.

El cálculo de las reservas por pérdidas se basa en pérdidas crediticias anticipadas y, por lo tanto, también incluye expectativas relacionadas con el futuro. El registro de las pérdidas crediticias anticipadas se lleva a cabo mediante un procedimiento de tres parámetros para la determinación de reservas para pérdidas. Al mismo tiempo, diversos factores que determinan el valor, tales como la determinación de las probabilidades estadísticas de incumplimiento e índices de pérdidas, el posible importe por cobrar en caso de incumplimiento, los criterios de transferencia de parámetros que están relacionados con un cambio significativo en el riesgo de incumplimiento de deudores, y el cálculo de flujos de efectivo futuros.

Además, en el cálculo fluyen escenarios macroeconómicos (escenarios base, optimistas y pesimistas), cuya identificación, en gran medida, incluye incertidumbres y valoraciones discrecionales. El riesgo para los estados financieros es que exista una apreciación incorrecta en cuanto a la solvencia crediticia de los clientes y los flujos de efectivo futuros o que el cálculo del parámetro de la provisión para riesgos sea incorrecto de tal forma que no se reconozcan reservas para pérdidas o que estas sean insuficientes.

Nuestro Enfoque de Auditoría

Logramos una comprensión integral del comportamiento de las carteras, los riesgos relacionados de incumplimiento de contrapartes y el proceso para la identificación, administración, monitoreo y medición de riesgos crediticios, mediante la revisión de informes de riesgo y análisis, y a través de cuestionamientos y la revisión de lineamientos e instrucciones de trabajo, así como la revisión de métodos definidos y su implementación y la revisión y comprensión del proceso de validación y los informes de validación individuales.

Auditamos la idoneidad y efectividad del sistema de control interno en relación con el proceso de calificación de riesgos y modelos de riesgo y la identificación de los factores que determinan el valor y las reservas para deuda, revisando nuevamente también los cálculos. En este sentido, también evaluamos los sistemas TI relevantes y los procedimientos internos. Además de la auditoría por parte de nuestros especialistas en TI en relación con la idoneidad de los sistemas afectados y las interfaces relacionadas para garantizar la integridad y exactitud de la información, la auditoría también incluyó la auditoría de controles automáticos para el ingreso de datos y el procesamiento de datos. El énfasis principal de nuestra auditoría fue la evaluación del enfoque metódico en la determinación de categorías de riesgo, probabilidades de incumplimiento e índices de pérdida que se derivan de información histórica. Tomamos en cuenta las actuales incertidumbres macroeconómicas en relación con la guerra entre Rusia y Ucrania en er curso de la auditoría de escenarios macroeconómicos y el modelo de hipótesis que se ha adoptado. Estamos convencidos de la idoneidad de los parámetros significativos de riesgos con base en los resultados de una validación realizada por Mercedes-Benz Mobility y evaluamos los ajustes de los parámetros a la actual situación de mercado. En este contexto, auditamos la información que soporta las validaciones en base a muestra consciente.

Nuestras Observaciones

El enfoque metódico, los procedimientos y los procesos para calcular las pérdidas por deterioro y las suposiciones y parámetros de riesgo en la medición son adecuados para la oportuna identificación de riesgos crediticios y para determinar el registro de pérdidas por deterioro adecuadas.

Valuación de la Provisión para Garantías de Producto

Favor de hacer referencia, en relación con las políticas y métodos contables aplicados a la Nota 1 “Principales Políticas Contables” y la Nota 2 “Estimaciones contables y criterios de la administración” de las notas a los estados financieros consolidados. En la Nota 24 “Provisiones para otros riesgos” de las notas a los estados financieros consolidados y en los comentarios sobre “Riesgos y oportunidades específicos de la compañía – Casos de garantías y crédito mercantil”, en el informe combinado de la administración, encontrará mayor información sobre garantías y garantías de producto.

El Riesgo para los Estados Financieros Consolidados

La provisión para garantías de producto es por un importe de € 6,576 millones y está incluida en las provisiones para otros riegos.

El Grupo Mercedes-Benz se enfrenta a diversos reclamos de conformidad con garantías de producto u otorga varios tipos de garantías de producto, que se ejecutan en relación con el funcionamiento libre de errores de un producto vendido o servicio prestado por el Grupo Mercedes-Benz durante un período de tiempo definido. Con el fin de confirmar o reexaminar gastos futuros por garantía y crédito mercantil, se registra y analiza continuamente información actualizada sobre la naturaleza y volumen y la solución de fallas que ha ocurrido a nivel de unidad de negocios, serie de modelo, clave de daño y año de ventas.

Surge una importante incertidumbre para el cálculo de la provisión en relación con el evento futuro de pérdida. El riesgo para los estados financieros consolidados es que la provisión no sea valuada de forma adecuada.

Nuestro Enfoque de Auditoría

Nuestros procedimientos de auditoría incluyeron, entre otras cosas, la evaluación del proceso para calcular la provisión de garantías de productos y la evaluación de las hipótesis relevantes y su derivación para la medición de las provisiones. Estas incluyen principalmente suposiciones sobre la susceptibilidad esperada a, y el curso del daño, y además el valor del daño por vehículo con base en las pérdidas reales por garantía y crédito mercantil. Con base en análisis históricos, evaluamos la precisión de los pronósticos de costos anteriores de garantía y crédito mercantil. También examinamos si las evaluaciones actualizadas de procedimientos y costos futuros de reparaciones fueron tomadas en cuenta. Logramos una comprensión en cuanto a los números subyacentes de vehículos a través de las ventas reales de unidades.

Nuestras Observaciones

Los métodos de cálculo y las hipótesis realizadas son adecuados.

Reflejo de los Procedimientos Legales en los Estados Financieros

Favor de hacer referencia, en relación con las políticas y métodos contables aplicados a las notas a los estados financieros consolidados, Nota 1 “Principales Políticas Contables” Nota 2 “Estimaciones Contables y Criterios de la Administración”. En la Nota 24 “Provisiones para otros riesgos” y en la Nota 30 “Procedimientos legales” de las notas a los estados financieros consolidados y en los comentarios sobre “Riesgos y oportunidades legales y fiscales – riesgos legales”, en el informe combinado de la administración, encontrará mayor información sobre procedimientos legales.

El Riesgo para los Estados Financieros Consolidados

Mercedes-Benz Group AG y sus subsidiarias enfrentan diversos procedimientos legales, reclamos e investigaciones gubernamentales así como órdenes administrativas (procedimientos legales) sobre un amplio rango de temas, incluyendo por ejemplo la seguridad vehicular, emisiones, economía de combustible, servicios financieros, distribuidores, proveedores y otras relacionas contractuales, derechos de propiedad intelectual, garantías de producto, temas ambientales, temas antimonopolio (incluyendo acciones por daños y perjuicios) y asuntos de accionistas. Los procedimientos legales relacionados con productos tratan con reclamos con base en supuestos defectos de vehículos, algunos de los cuales son interpuestos mediante demandas colectivas. Si el resultado de dichos procedimientos legales es perjudicial para el Grupo Mercedes-Benz, es posible que el Grupo esté obligado a pagar daños compensatorios o punitivos sustanciales. Además, es posible que deban emprenderse acciones de servicio, campañas de retiro de productos del mercado u otras acciones costosas.

El hecho de determinar si el registro de una provisión, y en dicho caso, el importe necesario a cuenta de procedimientos legales, dependen en gran medida de estimaciones y suposiciones discrecionales por parte de los representantes legales. En vista de esto y de los importes monetarios implicados en relación con los riesgos, los siguientes procedimientos legales del Grupo Mercedes-Benz son, en nuestra opinión, de particular importancia:

a) Comportamiento de emisiones diésel: demandas colectivas y otras demandas en EE. UU., Alemania y otros países en los segmentos Mercedes-Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes

El alegato se presenta en demandas colectivas en varias jurisdicciones, incluyendo EE. UU., Canadá o los Países Bajos y el Reino Unido, contra el Grupo Mercedes-Benz y subsidiarias individuales respecto a que los dispositivos utilizados en vehículos diésel de Mercedes-Benz deterioran de forma no permitida la efectividad de los sistemas de control de emisiones en la reducción de emisiones de óxido de nitrógeno (NO_X) y que provocan emisiones excesivas. Además, los demandantes reclaman que los consumidores fueron engañados deliberadamente en relación con la publicidad de los vehículos diésel de Mercedes-Benz.

En Alemania, un gran número de clientes de vehículos diésel han interpuesto demandas por daños y perjuicios o la reversión de contratos de compra. Reclaman que los vehículos están equipados con dispositivos de manipulación no permitidos y/o reportan emisiones exageradamente altas de cifras de consumo.

Adicionalmente, los inversionistas en Alemania han interpuesto demandas por la supuesta violación de requerimientos de información. Los inversionistas reclaman, entre otras cosas, que el Grupo Mercedes-Benz no publicó información interna en relación con el comportamiento de emisiones de sus vehículos diésel de Mercedes-Benz de forma inmediata, y especialmente emitió información errónea y engañosa. Además, alegan que el precio de compra de los instrumentos financieros de Mercedes-Benz Group AG (especialmente acciones) que ellos adquirieron, habría sido menor si el Grupo Mercedes-Benz hubiera informado de conformidad con sus obligaciones.

b) Comportamiento de emisiones diésel – procedimientos administrativos en los segmentos Mercedes Benz Autos y Mercedes-Benz Vanes

Diversas autoridades estatales y federales y otras instituciones a nivel mundial proceden de forma activa contra el Grupo Mercedes-Benz a través de pesquisas, investigaciones, procedimientos y/o directivas. Estas actividades están principalmente relacionadas con resultados específicos de pruebas y sistemas de control de emisiones utilizados en los vehículos diésel de Mercedes-Benz y/o la interacción del Grupo Mercedes-Benz con las autoridades relevantes así como temas e implicaciones legales relacionados, de conformidad con leyes aplicables en temas ambientales, penales y antimonopolio.

El Grupo Mercedes-Benz registró provisiones por procedimientos legales al 31 de diciembre de 2022. El registro de provisiones para procedimientos legales está condicionado a la existencia de una obligación presente externa, que probablemente resultará en una salida de recursos que impliquen beneficios económicos y que pueden estimarse de forma confiable. Por lo tanto, el importe proporcionado es determinado de conformidad con la mejor estimación posible del importe de la liquidación. El registro y valuación de las provisiones para procedimientos legales que se registran se basan en una evaluación discrecional e hipótesis de los representantes legales.

El riesgo para los estados financieros consolidados es que las provisiones para los procedimientos legales no sean establecidas o que resulten inadecuadas.

Nuestro Enfoque de Auditoría

Nuestros procedimientos de auditoria incluyeron, por una parte, una evaluación del proceso establecido por la Compañía para garantizar el registro de los riesgos, la estimación del resultado de los procedimientos y el reflejo de los procedimientos legales en los estados financieros anuales de los procedimientos legales. Por otra parte, sostuvimos pláticas con el departamento legal interno y con otros departamentos familiarizados con los asuntos en disputa y con asesores y abogados externos de la Compañía, con el fin de obtener explicaciones sobre los sucesos y los motivos que conllevaron a las estimaciones respectivas. Además, hemos evaluado los documentos y minutas subyacentes y los cálculos de las respectivas provisiones. La Compañía puso a nuestra disposición, por escrito, las evaluaciones de los representantes legales relacionadas con los sucesos en las áreas a las que se hace referencia. Se obtuvieron, en la fecha del informe, cartas de los abogados externos sobre los procedimientos relevantes, que apoyan la evaluación del riesgo por parte de los representantes legales.

Cuando se han logrado acuerdos en relación con asuntos individuales, comparamos los importes originalmente estimados con las obligaciones finales y de esta forma obtuvimos una impresión de la calidad de las estimaciones.

Por último, evaluamos la idoneidad de la descripción de los procedimientos legales mencionados con anterioridad en las notas a los estados financieros consolidados y en el informe combinado de la administración.

Nuestras Observaciones

Las evaluaciones discrecionales y las hipótesis de los representantes legales son adecuadas.

Información Adicional

Los representantes legales y el Comité de Vigilancia son responsables de la información adicional. La información adicional incluye los siguientes elementos del informe combinado de la administración, cuyo contenido no hemos auditado:

- la declaración combinada sobre gobierno corporativo de la Compañía y del Grupo, a las que se hace referencia en el informe combinado de la administración.
- las divulgaciones en el informe combinado de la administración sobre la idoneidad y efectividad de los sistemas de control interno, en general, y el sistema de gestión de riesgos de conformidad con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania marcadas como ajenas a los informes de la administración y no auditadas.
- las divulgaciones en el informe combinado de la administración sobre la Taxonomía de la UE ajena a los informes de la administración en las tablas B 32, B 33, B 34 y marcadas como no auditadas se marcan como revisadas dentro de una certidumbre limitada.
- las siguientes divulgaciones en el informe combinado de la administración marcadas como ajenas a los informes de la administración y no auditadas en relación con:
  - la proporción de proveedores que han firmado la "Ambition Letter" (Capítulo sobre "Temas Ambientales",
  - emisiones de CO_2 en la producción (Capítulo sobre "Temas Ambientales"),
  - la frecuencia de accidentes en sitios de producción (Capítulo sobre "Temas de Empleados),
  - Taxonomía de la UE en las tablas B. 39, B. 40, B. 41 y B. 42 (Capítulo sobre "Taxonomía de la UE").

De acuerdo con nuestro compromiso, hemos llevado a cabo una revisión independiente de esas divulgaciones. En relación con la naturaleza, alcance y resultados de esta auditoría, hacemos referencia a nuestra opinión de auditoría con fecha 13 de marzo de 2023.

La información adicional también incluye las partes restantes del informe anual. La información adicional no incluye los estados financieros consolidados anuales, la información sobre el informe combinado de la administración auditado y nuestro informe de auditor relacionado.

Nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y sobre el informe combinado de la administración no cubren la información adicional y, por lo tanto, nosotros no expresamos una opinión o cualquier otra forma de conclusión de aseguramiento al respecto.

En relación con nuestra auditoria, nuestra responsabilidad es leer la información adicional y, al hacerlo, considerar si la información adicional:

- es sustancialmente inconsistente con los estados financieros consolidados, con el informe combinado de la administración o el conocimiento que obtuvimos en la auditoría, o
- de cualquier otra forma aparenta ser materialmente incorrecta.

Si, con base en el trabajo que hemos desempeñado, concluimos que existe una inexactitud sustancial en cuanto a esta información adicional, estamos obligados a informar sobre el hecho. No tenemos nada que informar en este sentido.

Responsabilidades de los Representantes Legales y el Comité de Vigilancia en relación con los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración

Los representantes legales son responsables de la preparación de los estados financieros consolidados que cumplan, en todo aspecto sustancial, con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés), tal como se adoptaron en la UE y los requerimientos adicionales de la ley de comercio de Alemania de conformidad con la Sección 315e, párrafo 1 del Código de Comercio Alemán (HGB), y de que los estados financieros consolidados, en cumplimiento con estos requerimientos, ofrezcan una visión veraz y fiel de los activos, pasivos, situación financiera y desempeño financiero del Grupo. Además, los representantes legales son responsables del control interno que determinen necesario para permitir la preparación de los estados financieros consolidados los cuales están libres de declaraciones erróneas, ya sea debido a fraude (es decir, información financiera fraudulenta y malversación de activos) o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, los representantes legales son responsables de evaluar la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. También tiene la responsabilidad de revelar, tal como resulte aplicable, los asuntos relacionados con la empresa en funcionamiento. Además, son responsables de los informes financieros con base en el fundamento contable de empresa en funcionamiento salvo cuando exista la intención de liquidar el Grupo o de suspender operaciones, o cuando no exista alternativa realista distinta a hacer eso.

Adicionalmente, los representantes legales son responsables de la preparación del informe combinado de la administración que, en su totalidad, ofrezca una perspectiva adecuada de la situación del Grupo y que sea, en todo aspecto material, consistente con los estados financieros consolidados, que cumpla con los requerimientos legales alemanes y que presente de forma adecuada los riesgos y oportunidades del comportamiento futuro. Además, los representantes legales son responsables de los arreglos y medidas (sistemas) que hayan considerado necesarios para permitir la preparación de un informe combinado de la administración que sea de conformidad con los requerimientos legales alemanes, y sea capaz de ofrecer evidencia adecuada para las afirmaciones que se plasman en el informe combinado de la administración.

El Comité de Vigilancia es responsable de la vigilancia del proceso de información financiera del Grupo para la preparación de los estados financieros consolidados y del informe combinado de la administración.

Responsabilidades del Auditor en relación con la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable sobre, si los estados financieros consolidados, en su totalidad, están libres de declaraciones erróneas sustanciales, ya sea debido a fraude o a error, y si el informe combinado de la administración, en su totalidad, ofrece una perspectiva adecuada de la situación del Grupo y, si en todo aspecto sustancial, es consistente con los estados financieros consolidados y, si el conocimiento obtenido en la auditoria, cumple con los requerimientos legales alemanes y presenta adecuadamente las oportunidades y riesgos del futuro comportamiento, así como emitir un informe de auditor que incluya nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y sobre el informe combinado de la administración.

Una seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no es una garantía en cuanto a que una auditoría realizada de conformidad con la Sección 317 del HGB y la Regulación de Auditoría de la UE y en cumplimiento con las Normas Alemanas Generalmente Aceptadas para las Auditorías de Estados Financieros promulgadas por el *Institut der Wirtschaftsprüfer* (IDW) y cumplimiento adicional con ISAs, detectará siempre una declaración errónea sustancial. Las declaraciones erróneas pueden resultar de fraude o error y se consideran sustanciales si puede esperarse razonablemente que, de forma individual o en su conjunto, podrían ejercer influencia sobre las decisiones económicas que toman los usuarios con base en estos estados financieros consolidados y en el informe combinado de la administración.

A lo largo de la auditoría, nosotros ejercemos nuestro criterio profesional y mantenemos escepticismo profesional. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de declaraciones erróneas sustanciales en los estados financieros consolidados y en el informe combinado de la administración, ya sea debido a fraude o a error, diseñamos y llevamos a cabo procedimientos de auditoría atentos a estos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para integrar las bases de nuestras opiniones. El riesgo de no detectar una declaración errónea sustancial resultante de fraude es mayor que el de una declaración errónea resultante de un error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionales, tergiversaciones o la invalidación de control interno.

- Logramos el entendimiento del control interno relevante a la auditoría de los estados financieros consolidados y de arreglos y medidas (sistemas) relevantes a la auditoria del informe combinado de la administración para diseñar procedimientos de auditoría adecuados para las circunstancias, pero no para fines de expresar una opinión sobre la efectividad de estos sistemas.

- Evaluamos la idoneidad de las políticas contables utilizadas por la administración y la racionalidad de estimaciones realizadas por la administración y los informes relacionados.

– Llegamos a conclusiones sobre la idoneidad del uso, por parte de los representantes legales, de la base contable de empresa en funcionamiento y, con base en la evidencia obtenida a partir de la auditoría, si existe incertidumbre sustancial en relación con eventos o condiciones que puedan provocar una duda importante sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. En caso de que lleguemos a la conclusión de que existe incertidumbre sustancial, nosotros estamos obligados a atraer la atención, en el informe del auditor, a los informes relacionados en los estados financieros consolidados y en el informe combinado de la administración o, en caso que dichos informes sean inadecuados, a modificar nuestras respectivas opiniones. Nuestras consideraciones se basan en la evidencia de auditoria obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditor. Sin embargo, los eventos o condiciones futuros pueden provocar que el Grupo ya no sea capaz de continuar como empresa en funcionamiento.

– Evaluamos la presentación general, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluyendo los informes, y si los estados financieros consolidados presentan o no presentan las transacciones y eventos subyacentes de forma tal que los estados financieros consolidados ofrezcan una perspectiva real e imparcial sobre los activos, pasivos, situación financiera y desempeño financiero del Grupo de conformidad con las NIIFs, tal como han sido adoptadas por la UE, y los requerimientos adicionales de la ley de comercio de Alemania de conformidad con la Sección 315e párrafo 1 de la HGB.

– Obtenemos evidencia de auditoría que sea suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades comerciales dentro del Grupo para expresar opiniones sobre los estados financieros consolidados y sobre el informe combinado de la administración. Nosotros somos responsables de la dirección, supervisión y ejecución de la auditoría del grupo. Continuamos siendo exclusivamente responsables de nuestras opiniones.

– Evaluamos la consistencia del informe combinado de la administración con los estados financieros consolidados, su conformidad con la ley (Alemania), y la perspectiva de la situación del Grupo que esto ofrece.

– Llevamos a cabo procedimientos de auditoría sobre la información prospectiva presentada por los representantes legales en el informe combinado de la administración. Con base en evidencia adecuada y suficiente de auditoria nosotros evaluamos, específicamente, las hipótesis importantes utilizadas por la administración como base para la información prospectiva, y evaluamos la derivación adecuada de la información prospectiva a partir de estas hipótesis. Nosotros no expresamos una opinión por separado sobre la información prospectiva y sobre las hipótesis utilizadas como base. Existe un riesgo sustancial inevitable en cuanto a que los eventos futuros serán materialmente distintos a la información prospectiva.

Nosotros mantenemos comunicación con los encargados del gobierno en relación con, entre otros asuntos, el alcance y programación planeados de la auditoría y las determinaciones importantes resultantes de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia sustancial que identifiquemos en el control interno durante nuestra auditoría.

También ofrecemos a los encargados del gobierno, una declaración en cuanto a que hemos cumplido con los requerimientos relevantes de independencia, y mantenemos comunicaciones con ellos sobre las relaciones y otros asuntos que, de forma razonable pueda pensarse, tengan incidencia en nuestra independencia y, cuando resulte aplicable, las salvaguardas relacionadas.

A partir de los asuntos sobre los cuales se sostuvieron comunicaciones con los encargados del gobierno, nosotros determinamos aquellos asuntos que fueron los más importantes para la auditoría de los estados financieros consolidados del período actual y, por lo tanto, los asuntos clave de la auditoría. Describimos estos aspectos en nuestro informe de auditor, salvo cuando la ley o las regulaciones impidan la divulgación pública en relación con el asunto.

Informe sobre el Aseguramiento de conformidad con la Sección 317 párrafo 3a del HGB sobre la Presentación Electrónica de Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración Preparados para Fines de Publicación

Hemos realizado trabajos de aseguramiento de acuerdo con la Sección 317 párrafo 3a del HGB para obtener una seguridad razonable sobre si la presentación de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración (en adelante, los »Documentos ESEF«) contenidos en el archivo que puede ser descargado por el emisor desde el portal electrónico del cliente con protección de acceso "mercedesbenzgroupag-2022-12-31-de.zip" (SHA256-Hashwert: 46f593f465fc01a77b36a7f616d7d65eb5350e36b61afb75fb3d93def99e1ccb) que se ponen a disposición y son preparados para fines de publicación cumplen en todos los aspectos materiales con los requisitos de formato electrónico de la sección 328 párrafo 1 del HGB para el formato de informes electrónicos ("Formato ESEF"). De acuerdo con los requisitos legales alemanes, esta garantía solo se extiende a la conversión de la información contenida en los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración al formato ESEF y, por lo tanto, no se refiere ni a la información contenida en estas presentaciones ni a ninguna otra información contenida. en el archivo que se identifica con anterioridad.

En nuestra opinión, la presentación de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración contenido en el archivo electrónico mencionado anteriormente y puesto a disposición para fines de publicación cumple en todos los aspectos materiales con los requisitos de la sección 328 párrafo 1 del HGB para el formato de informe electrónico. Más allá de esta opinión de aseguramiento y nuestra opinión de auditoría sobre los estados financieros consolidados adjuntos y el informe combinado de la administración adjunto para el ejercicio fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2022 incluido en el "Informe Sobre la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados y el Informe Combinado de la Administración" anteriores, no expresamos ninguna opinión de aseguramiento sobre la información contenida dentro de estas presentaciones o sobre la información adicional contenida en el archivo que se identifica con anterioridad.

Llevamos a cabo nuestro trabajo de aseguramiento sobre la presentación de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la Administración contenido en el archivo e identificado de conformidad con la Sección 317 párrafo 3a del HGB y de la Norma de Aseguramiento IDW:

Trabajo de Aseguramiento Sobre la Presentación Electrónica de Estados Financieros e Informes de la Administración Preparados para Fines de Publicación de conformidad con la Sección 317 párrafo 3a del HGB (IDW PS 410 (10 2021)) propicio para la comprensión del informes a nivel internacional y la Norma Internacional Sobre Encargos de Aseguramiento 3000 (Revisada). Nuestras responsabilidades de conformidad con lo anterior se describen con más detalle a continuación. Nuestra firma de auditoría ha aplicado la Norma sobre Gestión de la Calidad del IDW 1: Requisitos para la Gestión de la Calidad en las Empresas de Auditoría (IDW Qs 1).

Los Representantes Legales de la Compañía son responsables de la preparación de los documentos ESEF, incluida la presentación electrónica de los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración de acuerdo con la Sección 328 párrafo 1, oración 4, numeral 1 del HGB y del etiquetado de los estados financieros consolidados de acuerdo con la Sección 328 párrafo 1 enunciado 4, numeral 2 del HGB.

Además, los representantes legales de la Compañía son responsables de los controles internos que hayan considerado necesarios para permitir la preparación de documentos ESEF que estén libres de incumplimiento material, intencional o no intencional, en relación con los requisitos de la Sección 328 párrafo 1 del HGB para el formato de presentación de informes electrónicos.

El Comité de Vigilancia es responsable de supervisar la preparación de los documentos ESEF como parte del proceso de presentación de informes financieros.

Nuestro objetivo es obtener aseguramiento razonable sobre si los documentos ESEF están libres de incumplimientos sustanciales intencionales o no intencionales en relación con los requerimientos de la Sección 328 párrafo 1 del HGB. Ejercemos criterio profesional y conservamos escepticismo profesional durante la totalidad del trabajo de aseguramiento. Nosotros también:

- identificamos y evaluamos los riesgos de incumplimiento sustancial intencional o no intencional en relación con los requerimientos de la Sección 328 párrafo 1 del HGB, diseñamos y ejecutamos procedimientos de aseguramiento en respuesta a esos riesgos, y obtenemos evidencia de aseguramiento suficiente y adecuada para servir como la base para nuestra opinión de aseguramiento.

- logramos un entendimiento de control interno relevante para el aseguramiento de los documentos ESEF con el fin de diseñar procedimientos de aseguramiento que sean adecuados en las circunstancias, pero no para fines de expresar una opinión de aseguramiento en relación sobre la efectividad de estos controles.

- evaluamos la validez técnica de los documentos ESEF, es decir, si el archivo electrónico puesto a disposición que contiene los documentos ESEF cumple con los requerimientos de la Regulación Delegada (UE) 2019/815, con sus respectivas enmiendas en la fecha del informe sobre la especificación técnica para este archivo electrónico.

- evaluamos si los documentos ESEF permiten una presentación en XHTML con contenido equivalente a los estados financieros consolidados auditados y el informe combinado de la administración auditado.

- evaluamos si el etiquetado de los documentos ESEF con tecnología Inline XBRL (iXBRL) de conformidad con los requerimientos de los Artículos 4 y 6 de la Regulación Delegada (UE) 2019/815, con sus respectivas enmiendas en la fecha del informe, permite la obtención de una copia XBRL adecuada, completa y legible por una máquina de la presentación XHTML.

Información Adicional de conformidad con el Artículo 10 de la Regulación de Auditoría de la UE.

Nosotros fuimos seleccionados como auditor del grupo por la Asamblea Anual de Accionistas celebrada el 29 de abril de 2022. Fuimos contratados por el Comité de Vigilancia el 1 de julio de 2022. Nosotros hemos sido el auditor de grupo de Mercedes-Benz Group AG, sin interrupción, desde el ejercicio fiscal 1998.

Declaramos que, las opiniones expresadas en el presente informe del auditor son consistentes con el informe adicional al comité de auditoría de conformidad con el Artículo 11 de la Regulación de Auditoría de la UE (formato extendido del informe de auditoría).

Otro Asunto – Uso del Informe del Auditor

Nuestro informe del auditor siempre debe leerse junto con los estados financieros consolidados auditados y el informe combinado de la administración auditado, así como con los documentos ESEF examinados. Los estados financieros consolidados y el informe combinado de la administración convertidos a formato ESEF – incluyendo las versiones que serán archivadas en el registro de compañía – son exclusivamente presentaciones electrónicas de los estados financieros consolidados auditados y del informe de la administración del grupo auditado y no los reemplazan. Específicamente, el informe ESEF y nuestra opinión de aseguramiento contenida en dicho informe, deben utilizarse exclusivamente junto con los documentos ESEF examinados puestos a disposición en formato electrónico.

Auditor Público Alemán Responsable de la Contratación

El Auditor Público Alemán responsable de la contratación es el Alexander Bock.

Stuttgart, 13 de marzo de 2022

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(Versión original en alemán firmada por)

Sailer
Wirtschaftsprüfer
(Auditor Público Alemania)

Bock
Wirtschaftsprüfer
(Auditor Público de Alemania)

Cifras Clave del Grupo Mercedes-Benz

E.01

En millones de euros	**2022**	2021[1]	2022/2021 Cambio %
Ingresos por ventas	**150,017**	133,893	**+12**
EBIT	**20,458**	16,028	**+28**
EBIT ajustado	**20,655**	17,158	**+20**
Utilidad neta	**14,809**	11,050	**+34**
Utilidades por acción (en euros)[2]	**13.55**	10.00	**+36**
Dividendo por acción (en euros)	**5.20**	5.00	**+4**
Flujo de efectivo libre del negocio industrial	**8,128**	7,880	**+3**
Flujo de efectivo libre ajustado del negocio industrial	**9,294**	10,125	**-8**
Liquidez neta del negocio industrial (31 diciembre)	**26,637**	21,005	**+27**
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	**3,481**	4,579	**-24**
Gastos en investigación y desarrollo	**8,541**	9,105	**-6**
Emisiones de CO_2 de nueva flota de automóviles en Europa de conformidad con WLTP (en g/km)	**115**	115	**+0**
Empleados (31 diciembre)[3]	**168,797**	172,425	**-2**

1 Las cifras clave, excluyendo inversiones en propiedades, plantas y equipo así como gastos en inversion y desarrollo, fueron presentadas como actividades continuadas en 2021. Las inversiones en propiedades, plantas y equipo así como los gastos en investigación y desarrollo se incluyen en las cifras del negocio de vehículos comerciales de Daimler hasta el momento de la escisión y transferencia de activos.

2 Con base en la utilidad neta atribuible a los accionistas de Mercedes-Benz Group AG.

3 Fuerza laboral activa sin trabajadores de días festivos.

Cifras Clave para las Divisiones

E.02

En millones de euros	**2022**	2021	2022/2021 Cambio %
Mercedes-Benz Cars			
Ventas de Unidades	**2,040,719**	1,943,930	**+5**
Ingresos por ventas	**111,601**	96,712	**+15**
EBIT	**16,340**	12,487	**+31**
EBIT ajustado	**16,245**	12,689	**+28**
Retorno sobre ventas (en %)	**14.6**	12.9	**+13**
Retorno sobre ventas ajustado (en %)	**14.6**	13.1	**+11**
CFBIT	**10,718**	9,344	**+15**
CFBIT ajustado	**11,413**	10,714	**+7**
Tasa de conversion de efectivo ajustada[1]	**0.7**	0.8	**-13**
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	**3,265**	3,589	**-9**
Gastos en investigación y desarrollo	**7,986**	7,207	**+11**
costos de desarrollo capitalizados	**2,802**	2,215	**+27**
Empleados (31 diciembre)[2]	**135,388**	138,906	**-3**
Mercedes-Benz Vans			
Ventas de Unidades	**415,344**	386,239	**+8**
Ingresos por ventas	**17,217**	14,735	**+17**
EBIT	**1,897**	1,143	**+66**
EBIT Ajustado	**1,927**	1,229	**+57**
Retorno sobre ventas (en %)	**11.0**	7.8	**+41**
Retorno sobre ventas ajustado (en %)	**11.2**	8.3	**+35**
CFBIT	**1,731**	826	**+110**
CFBIT ajustado	**2,039**	1,581	**+29**
Tasa de conversion de efectivo ajustada[1]	**1.1**	1.3	**-15**
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	**199**	198	**+1**
Gastos en investigación y desarrollo	**552**	489	**+13**
costos de desarrollo capitalizados	**137**	47	**+191**
Empleados (31 diciembre)[2]	**19,137**	19,322	**-1**
Mercedes-Benz Mobility			
Ingresos por ventas	**26,954**	27,941	**-4**
EBIT	**2,428**	3,493	**-30**
EBIT Ajustado	**2,428**	3,449	**-30**
Retorno sobre capital (en %)	**16.8**	22.3	**-25**
Retorno sobre capital ajustado (en %)	**16.8**	22.0	**-24**
Nuevos negocios	**58,031**	63,631	**-9**
Volumen de contratos (31 diciembre)	**132,379**	133,687	**-1**
Inversiones en propiedades, plantas y equipo	**18**	78	**-77**
Empleados (31 diciembre)[2]	**9,850**	9,531	**+3**

1 La tasa de conversión de efectivo ajustada es la razón de CFBIT ajustado a EBIT ajustado.
2 Fuerza laboral activa sin trabajadores de días festivos.

Información en Internet

Podrá encontrar información adicional sobre la participación de Mercedes-Benz en la sección de Inversionistas en:

w. group. mercedes-benz.com/ Investors

Los informes anuales e intermedios, así como los estados financieros de la compañía de Mercedes-Benz Group AG están disponibles en ese sitio. Adicionalmente, usted podrá encontrar las noticias más recientes, el calendario financiero, presentaciones, diversas perspectivas de cifras clave, información sobre el precio de acciones y servicios adicionales.

Nuestros informes anuales e intermedios están disponibles únicamente en línea para ser descargados como archivos PDF

w. group.mercedes-benz.com/ Investors/ reports-news.

Podrá encontrar información adicional en:

w. group.mercedes-benz.com/ en

Mercedes-Benz Group AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
W group. mercedes-benz.com

Relaciones con Inversionistas
Fax +49 711 17 94075
ir.mbg@mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG Mercedesstrasse. 120, 70372 Stuttgart, Germany

Ciudad de México, 2 de mayo de 2023.

El anterior documento, traducción al español, que consta de 363 páginas escritas solo por el anverso, es, a mi leal saber y entender, la traducción fiel y correcta de su original en el idioma inglés que consta de 363 páginas.

ANA GABRIELA VELÁZQUEZ ROCH
Perito Traductor, nombrada por el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, de acuerdo con las listas publicadas en el Diario Oficial del 1° de Junio de 2009 y cada una de las listas publicadas posteriormente hasta la fecha.