[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:

2025

Serie [Eje]	25
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]	
Serie de deuda	25
Fecha de emisión	2025-06-23
Fecha de vencimiento	2027-06-21
Plazo de la emisión en años	2
Intereses / Rendimiento procedimiento del cálculo	La tasa de interés bruto anual es de TIIE+0.88 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.

Serie [Eje]	25
Características de los títulos de deuda [Sinopsis]	
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.
Subordinación de los títulos, en su caso	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
Garantía, en su caso	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
Calificación de valores [Sinopsis]	
Fitch México S.A. de C.V. [Miembro]	
Calificación	
Significado de la calificación	
HR Ratings de 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.
Standard and Poors, S.A. de C.V. [Miembro]	
Calificación	mxAAA
Significado de la calificación	Es la calificación crediticia más alta que otorga S&P Global Ratings en la escala nacional.
Verum, Calificadora de Valores, S.A.P.I. de C.V. [Miembro]	
Calificación	
Significado de la calificación	
A.M. Best América Latina, S.A. de C.V. [Miembro]	
Calificación	
Significado de la calificación	
DBRS Ratings México,S.A. de C.V. [Miembro]	
Calificación	
Significado de la calificación	
Otro [Miembro]	
Calificación	
Significado de la calificación	
Nombre	
Representante común	Banco Multiva, S.A.
Depositario	Indeval
Régimen fiscal	Regimen General de Ley Personas Morales
Observaciones	

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 8

Glosario de términos y definiciones: 8

Resumen ejecutivo: 10

Factores de riesgo: 17

Otros Valores: 30

Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro: 30

Destino de los fondos, en su caso: 30

Documentos de carácter público: 31

[417000-N] La emisora 33

Historia y desarrollo de la emisora: 33

Descripción del negocio: 35

Actividad Principal: 37

Canales de distribución: 38

Patentes, licencias, marcas y otros contratos: 38

Principales clientes: 38

Legislación aplicable y situación tributaria: 39

Recursos humanos: 39

Desempeño ambiental: 39

Información de mercado: 40

Estructura corporativa: 40

Descripción de los principales activos: 41

Procesos judiciales, administrativos o arbitrales: 41

Acciones representativas del capital social: 41

Dividendos: 42

[424000-N] Información financiera 44

Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación: 46

Informe de créditos relevantes: 46

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora: 47

Resultados de la operación: 54

Situación financiera, liquidez y recursos de capital: 55

Control Interno: 58

Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas: 59

[427000-N] Administración 64

Auditores externos de la administración: 64

Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés: 64

Administradores y accionistas: 65

Estatutos sociales y otros convenios: 72

[429000-N] Mercado de capitales 74

Estructura accionaria: 74

Comportamiento de la acción en el mercado de valores: 74

[431000-N] Personas responsables 76

[432000-N] Anexos 77

[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 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 2025 y 2024 por los años terminados en esas fechas, así como estados financieros consolidados auditados del emisor al 31 de diciembre de 2024 y 2023 y por los años terminados en esas fechas, incluidos como anexos en este reporte anual, presentados ante la BMV, BIVA y la CNBV.
“Estados Financieros Auditados del Garante"	Estados financieros auditados consolidados del Garante al 31 de diciembre de 2025 y 2024 y por los años terminados en esas fechas, así como estados financieros consolidados auditados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 y por los años terminados en esas fechas, incluidos como anexos en este reporte anual, presentados ante la BMV, BIVA 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 de Contabilidad NIIF.
“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”	Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva.
“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 2025, 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.

El 31 de octubre de 2024 Daimler Mexico fue enajenada por Daimler Truck Finance Canada Inc. a su parte relacionada Daimler Truck AG (“DTAG” entidad alemana), con la misma fecha de ejecución, con el fin de reducir exposición a obligaciones fiscales adicionales en Canadá por el hecho de que Daimler Mexico continuara siendo filial extranjera de Daimler Truck Finance Canada Inc.

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 (para certificados bursátiles y deuda bancaria) y Daimler Truck AG (para deuda bancaria).

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 2025, el Emisor cuenta con 19 empleados.

Comportamiento de los Certificados Bursátiles en el Mercado de Valores

El Emisor realizo una emisión por $3,000,000,000, con fecha de emisión del 23 de junio del ejercicio 2025. Al 31 de diciembre de 2025 están vigentes $3,000,000,000.00 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 130 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, tales como Detroit Connect, Truckonnect, TruckLive, Mercedes- Benz Uptime, Fleetboard, y OMNIplus ON. Además, Daimler Trucks Financial Services es una marca sólida de servicios financieros y de movilidad a la medida.

Entre los competidores clave de Daimler Truck se encuentran Volvo Group, TRATON Group y PACCAR

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.

A partir del 1 de enero de 2025, Daimler Truck integró sus negocios en China e India del segmento Trucks Asia en el segmento Mercedes-Benz. Esto formó un segmento global Mercedes-Benz Trucks. Todas las demás actividades del segmento Trucks Asia no se ven afectadas por esta reorganización, y tampoco las de los segmentos Truck North America, Daimler Buses y Financial Services. La información para el ejercicio fiscal 2025, así como la comparación ajustada con el año anterior, se basan en la nueva estructura de segmentos.

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

B. 01

Estructura de Daimler Truck[1]

DAIMLER TRUCK

Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
18.7[2] / 25,261[3]	19.7[2] / 46,812[3]	4.8[2] / 10,782[3]	6.0[2] / 18,247[3]	3.5[2] / 2,025[3]
FREIGHTLINER		FUSO		DAIMLER TRUCK Financial Services
WESTERN STAR	BHARATBENZ	RIZON	SETRA	
	FUSO			

1 Presentación de las principales marcas por segmento al 31 de diciembre de 2025.
2 Ingresos por venta en el ejercicio fiscal 2025, en miles de millones de euros.
3 Fuerza laboral active al 31 de diciembre de 2025.

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, 2024 y 2025.

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 2024	Al 31 de diciembre de 2025
Activos			
Efectivo y equivalentes de efectivo	5,423,812	8,210,059	3,151,202
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (valores)	750,000	2,613,415	3,300,000
Deudores por reporto	0	0	0
Derivados con fines de cobertura	20,644	0	0
Cartera de crédito: Actividad empresarial o comercial	0	0	0
Cartera de crédito: Entidades financieras	33,758,683	10,774,773	10,349,163
Estimación preventiva para riesgos crediticios	-375,435	-63,482	-91,211
Otras cuentas por cobrar, neto	383,252	405,749	387,172
Activo por impuesto a la utilidad diferido	118,316	30,453	41,704
Pagos anticipados y otros activos, neto	3,540	1,770	3,375
Total activos	**40,082,812**	**21,972,737**	**17,141,405**
Pasivo y capital			
Capital social	674,960	68,184	1,690,471
Prima en emisión de acciones	223,084	0	0
Reserva de capital	190,482	190,482	190,482
Resultados de ejercicios anteriores	4,844,375	0	663,585
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	7,311	-6,958	-15,110
Remediciones por beneficios definidos a los empleados	-9,452	-7,343	-6,979
Resultado neto	1,094,904	663,585	29,974
Total capital	**7,025,664**	**907,950**	**2,552,423**
Títulos de crédito emitidos	2,381,176	2,360,701	3,015,708
Préstamos bancarios y de otros organismos: corto plazo	24,110,518	15,069,930	7,643,050

Préstamos bancarios y de otros organismos: largo plazo	6,400,000	3,500,000	3,800,000
Derivados con fines de cobertura	23,335	9,940	22,480
Pasivo por beneficios a los empleados	10,471	10,271	8,489
Acreedores diversos y otras cuentas por pagar	131,648	113,945	99,255
Total pasivo	**33,057,148**	**21,064,787**	**14,588,982**
Total pasivo y capital	**40,082,812**	**21,972,737**	**17,141,405**

DAIMLER MÉXICO, S.A. DE C.V.

Estado de resultados

Cifras en miles de pesos	**2023**	**2024**	**2025**
Ingresos por intereses	4,778,448	7,455,058	2,431,390
Gastos por intereses	-4,019,324	-6,909,431	-2,332,898
Margen financiero	**759,124**	**545,627**	**98,492**
Estimación preventiva para riesgos crediticios	644,746	311,953	-27,729
Margen financiero ajustado por riesgos crediticios	**1,403,870**	**857,580**	**70,763**
Comisiones y tarifas pagadas	-202	-2,526	-79
Resultado por intermediación, neto	-4,362	52,329	0
Otros ingresos (egresos) de la operación	53,872	51,870	62,415
Gastos de administración	-59,444	-70,517	-76,163
Resultado antes de impuestos a la utilidad	**1,393,734**	**888,736**	**56,936**
Impuesto a la utilidad causado	-102,987	-131,572	-34,788
Impuesto a la utilidad diferido	-195,843	-93,579	7,826
Resultado antes de operaciones discontinuadas	**1,094,904**	**663,585**	**29,974**
Operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	**1,094,904**	**663,585**	**29,974**

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 2024**	**Al 31 de diciembre de 2025**
Activos			
Efectivo y equivalentes de efectivo	5,423,812	8,210,059	3,151,202
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (valores)	750,000	2,613,415	3,300,000
Deudores por reporto	0	0	0

Derivados con fines de cobertura	20,644	0	0
Cartera de crédito: Actividad empresarial o comercial	0	0	0
Cartera de crédito: Entidades financieras	33,758,683	10,774,773	10,349,163
Estimación preventiva para riesgos crediticios	-375,435	-63,482	-91,211
Otras cuentas por cobrar, neto	383,252	405,749	387,172
Activo por impuesto a la utilidad diferido neto	118,316	30,453	41,704
Pagos anticipados y otros activos, neto	3,540	1,770	3,375
Total activos	**40,082,812**	**21,972,737**	**17,141,405**

Pasivo y capital

Capital social	674,960	68,184	1,690,471
Prima en emisión de acciones	223,084	0	0
Reserva de capital	190,482	190,482	190,482
Resultados de ejercicios anteriores	4,844,375	0	663,585
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	7,311	-6,958	-15,110
Remediciones por beneficios definidos a los empleados	-9,452	-7,343	-6,979
Resultado neto	1,094,904	663,585	29,974
Total capital	**7,025,664**	**907,950**	**2,552,423**
Títulos de crédito emitidos	2,381,176	2,360,701	3,015,708
Préstamos bancarios y de otros organismos: corto plazo	24,110,518	15,069,930	7,643,050
Préstamos bancarios y de otros organismos: largo plazo	6,400,000	3,500,000	3,800,000
Derivados con fines de cobertura	23,335	9,940	22,480
Pasivo por beneficios a los empleados	10,471	10,271	8,489
Acreedores diversos y otras cuentas por pagar	131,648	113,945	99,255
Total pasivo	**33,057,148**	**21,064,787**	**14,588,982**
Total pasivo y capital	**40,082,812**	**21,972,737**	**17,141,405**

DAIMLER MÉXICO, S.A. DE C.V.

Estado de resultados

Cifras en miles de pesos	**2023**	**2024**	**2025**
Ingresos por intereses	4,778,448	7,455,058	2,431,390
Gastos por intereses	-4,019,324	-6,909,431	-2,332,898
Margen financiero	**759,124**	**545,627**	**98,492**
Estimación preventiva para riesgos crediticios	644,746	311,953	-27,729
Margen financiero ajustado por riesgos crediticios	**1,403,870**	**857,580**	**70,763**
Comisiones y tarifas pagadas	-202	-2,526	-79

Resultado por intermediación, neto	-4,362	52,329	0
Otros ingresos (egresos) de la operación	53,872	51,870	62,415
Gastos de administración	-59,444	-70,517	-76,163
Resultado antes de impuestos a la utilidad	**1,393,734**	**888,736**	**56,936**
Impuesto a la utilidad causado	-102,987	-131,572	-34,788
Impuesto a la utilidad diferido	-195,843	-93,579	7,826
Resultado antes de operaciones discontinuadas	1,094,904	663,585	**29,974**
Operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	**1,094,904**	**663,585**	**29,974**

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 otorgó 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 en sustitución de la garantía otorgada por Mercedez Benz Group AG. 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

1) Factores de Riesgo de la Industria y el Negocio

1.1) Riesgos generales del Mercado

Los riesgos y las oportunidades de desarrollo económico en los mercados de vehículos están muy influidos por la situación económica mundial. La evaluación de los riesgos y oportunidades del mercado está vinculada a las hipótesis y previsiones sobre la evolución del mercado general en las regiones en las que opera el Grupo Daimler Truck. Las perspectivas económicas para 2025 se describen en el capítulo Condiciones Económicas y Desempeño Comercial; las hipótesis de crecimiento y los pronósticos para el desempeño general en 2026 se abordan en el Capítulo Perspectivas del informe combinado de la administración. 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 impactos potenciales en el comportamiento de las ventas de unidades se simulan en los escenarios de riesgo. La falta de aceptación en el mercado de determinados modelos de vehículos, tecnologías de manejo y desarrollos tecnológicos en el área de control vehicular en determinadas regiones puede tener
un impacto negativo en la liquidez y recursos de capital, situación financiera y rentabilidad de las operaciones. La disminución de las ventas de vehículos también puede ser consecuencia del entorno macroeconómico, a veces inestable, incertidumbre política o económica o demoras en la disponibilidad de la infraestructura necesaria. Además, existe el riesgo de que la elevada demanda no pueda satisfacerse a tiempo debido a problemas en la cadena de suministro.

El lanzamiento de nuevos productos por parte de los competidores y un establecimiento de precios más difícil 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 y liquidez y recursos de capital y situación financiera del Grupo Daimler Truck. Los competidores son objeto de un seguimiento continuo para identificar estos riesgos en una fase temprana. En función de las condiciones del mercado específico, se adoptan medidas específicas para cada producto y adaptadas regionalmente para apoyar a los mercados más débiles. Además, con el fin de fortalecer la competitividad, el Grupo Daimler Truck inicia diversos programas de ventas y mercadotecnia que ofrecen incentivos financieros para los clientes.

En relación con la venta de vehículos, el Grupo Daimler Truck, 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 crediticia 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 aborda estos 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 con un sólido enfoque en el seguimiento de indicadores de alerta temprana tanto internos como macroeconómicos.

Al igual que en el año anterior, los riesgos generales de mercado siguen calificándose como 'altos'. La probabilidad de ocurrencia ha cambiado a 'media'. Del mismo modo, las oportunidades generales de mercado también se califican como 'altas' con una probabilidad de ocurrencia 'baja', conforme a la evaluación del año anterior. Esto subraya el hecho de que las condiciones económicas en el mercado de vehículos comerciales siguen caracterizándose por una incertidumbre considerable. Como resultado, las condiciones de mercado,

ventas de unidades y competencia siguen siendo desafiantes, lo que requiere una estrategia corporativa flexible y adaptable.

1.2) Riesgo 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. Los marcos 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 para los vehículos y partes vehiculares desempeñan un papel especialmente importante. Las tensiones geopolíticas y comerciales también pueden tener un importante impacto en las actividades comerciales de una empresa activa a nivel internacional tal como el Grupo Daimler Truck.

Las persistentes y elevadas tensiones políticas, junto con el riesgo asociado de conflictos geopolíticos, continúan representando riesgos significativos para el desarrollo de los negocios del Grupo Daimler Truck. En particular, las tensiones constantes entre Estados Unidos y China, un posible deterioro en las relaciones entre la Unión Europea y China, y el desarrollo futuro de la relación entre la UE y EE. UU. generan incertidumbre. Además, la escalada del conflicto en Medio Oriente, la evolución de la guerra entre Rusia y Ucrania, el resurgimiento de conflictos regionales y un posible agravamiento de la situación en el Mar de China Meridional podrían tener un impacto. Estos riesgos geopolíticos podrían derivar en interrupciones en las cadenas de suministro, aumento en los precios de la energía, mayor presión inflacionaria, sanciones adicionales y un mayor deterioro de las perspectivas de crecimiento global. Las interrupciones resultantes en la producción, el abastecimiento y la logística, así como la escasez de recursos, podrían presionar aún más la base de costos del Grupo. Además, el incremento de la inflación y los mayores costos de refinanciamiento en los mercados de capitales podrían afectar negativamente los resultados, particularmente en el segmento de Financial Services.

Una posible escalada de los conflictos existentes aumentaría aún más los riesgos para el entorno de mercado de Daimler Truck. Existe el riesgo de que algunos países, en un intento por proteger o mejorar su competitividad en el mercado global, recurran cada vez más a medidas intervencionistas y proteccionistas. La industria automotriz, incluido el sector de vehículos comerciales, suele considerarse un sector clave para fomentar la inversión nacional e incrementar la creación de valor local a lo largo de toda la cadena de valor. Esto puede derivar en un aumento de costos si es necesario establecer o ampliar plantas de producción, o si se requiere incrementar el abastecimiento local.

Las restricciones a los vínculos tecnológicos y económicos entre mercados importantes también podrían afectar las utilidades, en caso de que la investigación y desarrollo deban realizarse localmente o si las cadenas de valor tienen que adaptarse debido a que ciertas tecnologías no pueden utilizarse en los productos finales. Además, las importaciones se ven restringidas por diversas barreras de acceso al mercado. Estas incluyen, entre otras, procedimientos de certificación complejos y prolongados, retrasos en la emisión de certificados, procesos de despacho aduanal engorrosos y la imposición de aranceles. Los aranceles de importación introducidos por los EE. UU. sirven como un claro ejemplo de esto. Las medidas intervencionistas y proteccionistas de países individuales también pueden generar oportunidades. Los cambios en los

instrumentos de política económica y comercial pueden dar lugar a modificaciones en las condiciones marco que permitan alternativas de mercado o de creación de valor.

Al igual que en el año anterior, los riesgos legales y políticos siguen evaluándose como 'altos' en su magnitud y con una probabilidad de ocurrencia 'media', lo que refleja el actual panorama de riesgos geopolíticos tensos y el impacto de diversos
eventos globales en el Grupo Daimler Truck.

1.3) Factores de Riesgo Relacionados al Mercado de Adquisiciones

Los riesgos y oportunidades por el lado de las adquisiciones del Negocio Industrial de Daimler Truck surgen principalmente de las fluctuaciones en los precios de las materias primas, los commodities y la energía. Además, los posibles cuellos de botella financieros o problemas de capacidad en los proveedores, el margen limitado para negociar precios con estos, así como la sobreutilización o subutilización de las capacidades de los proveedores, pueden derivar en una reducción de las utilidades.

Daimler Truck depende de diversas materias primas y commodities como acero, cobre, aluminio, metales preciosos, caucho, plásticos y tierras raras para la producción de vehículos y autopartes. Estos materiales se utilizan particularmente en ciertas piezas y componentes, y representan una parte significativa de los costos totales del vehículo.

Los precios de los commodities, materias primas, autopartes y refacciones están sujetos a una volatilidad en ocasiones considerable, debido a las condiciones del mercado global y regional, los costos de transporte y energía, eventos geopolíticos, fluctuaciones cambiarias, aranceles y presión inflacionaria. Debido a
la intensa competencia en los mercados internacionales de vehículos comerciales, la capacidad de trasladar el aumento de los costos mediante precios de venta más altos es limitada. Por lo tanto, el aumento en los precios de las materias primas puede afectar negativamente los márgenes y resultados de los segmentos.

La delicada situación financiera de los proveedores podría elevar el riesgo de interrupciones en la producción y alteraciones en las cadenas de suministro, lo que potencialmente derivaría en retrasos en la terminación y entrega de los vehículos. Para mitigar esto, Daimler Truck confía en una gestión proactiva de riesgos de proveedores, la cual identifica cuellos de botella financieros en una etapa temprana e inicia medidas de apoyo focalizadas en caso de ser necesario.

Además, la creciente demanda de nuevas tecnologías, particularmente de trenes motrices electrificados, exige ajustes en las cadenas de suministro. La creciente electrificación y digitalización de la industria está impulsando la demanda de celdas de batería, semiconductores y materiales críticos como el litio. La disponibilidad limitada de estos materiales o las restricciones por motivos políticos en ciertas piezas y componentes pueden provocar aumentos de precios y cuellos de botella en el suministro. Esto impacta la capacidad de Daimler Truck para producir de manera rentable y conforme a lo programado tanto vehículos convencionales como de cero emisiones.

Al igual que en el año anterior, los riesgos y oportunidades del mercado de abastecimiento se califican como 'altos' en cuanto a su impacto potencial y como 'bajos' en cuanto a su probabilidad de ocurrencia.

2) Factores de Riesgo Específicos de la Compañía

2.1) Riesgos de Producción y tecnología

El desarrollo de productos en Daimler Truck se caracteriza por un fuerte enfoque en las innovaciones técnicas y soluciones de transporte orientadas al futuro. Como parte de la planeación estratégica de productos, se integran continuamente nuevas
tecnologías en los segmentos de vehículos para satisfacer las crecientes demandas de reducción de emisiones, eficiencia energética y seguridad. La transformación hacia vehículos libres de emisiones, particularmente los trenes motrices eléctricos de batería y basados en hidrógeno, es clave en este proceso. Este desarrollo presenta tanto oportunidades como riesgos, ya que su implementación exitosa depende de factores como la aceptación del cliente, el financiamiento gubernamental y la disponibilidad de infraestructura de carga e hidrógeno. El desarrollo de productos también requiere inversiones significativas, especialmente al introducir nuevas generaciones de vehículos y trenes motrices. Los riesgos surgen principalmente de la complejidad de los proyectos, posibles desviaciones del plan, desafíos técnicos y la dependencia de socios externos.

La realización técnica de la conducción autónoma plantea desafíos significativos para Daimler Truck. En particular, el desarrollo de sensores confiables, procesamiento de datos de alto rendimiento y software seguro requiere inversiones sustanciales. Además, se deben cumplir estrictos requisitos de seguridad funcional y ciberseguridad, realizar pruebas exhaustivas y acatar requisitos regulatorios complejos. La colaboración con socios externos y autoridades, así como el dinámico entorno legal, incrementan el esfuerzo de desarrollo y el riesgo de retrasos y costos adicionales.

Los procesos de producción de Daimler Truck están diseñados para traducir eficientemente su innovación tecnológica en productos comercializables. Para el lanzamiento de nuevos productos, todos los componentes y equipos necesarios deben estar disponibles a tiempo. Para evitar cuellos de botella en la producción, los procesos se evalúan y mejoran periódicamente. Las instalaciones de producción se modernizan continuamente y, de ser necesario, se amplían o reestructuran, lo que implica una inversión significativa. No obstante, pueden ocurrir ineficiencias a corto plazo, como fallas en los equipos o cuellos de botella en el suministro de componentes críticos, como las baterías.

Dichas interrupciones pueden provocar paros de producción, un aumento en los costos y una reducción temporal de la capacidad. Para mitigar estos riesgos, Daimler Truck confía en el mantenimiento preventivo, el almacenamiento de refacciones y, de ser necesario, la adquisición de maquinaria redundante. Se cuenta con un sistema de gestión de proveedores con el objetivo de respaldar la calidad y disponibilidad de las autopartes requeridas.

Dentro del Grupo Daimler Truck, pueden surgir reclamos por garantía y crédito mercantil si la calidad del producto no cumple con los requisitos especificados, si no se cumplen plenamente las regulaciones legales o si

el soporte necesario para incidencias y mantenimiento del producto es insuficiente. Tales casos y defectos de calidad —tanto en componentes instalados en los vehículos como en relación con innovaciones técnicas que requieran modificaciones— pueden derivar en pasivos financieros significativos. Si surgen tales riesgos, las posibles reclamaciones se revisan cuidadosamente y, de ser necesario, se inician medidas específicas para resolver los problemas de los productos afectados.

En comparación con el año anterior, la evaluación de los riesgos de producción y tecnología se mantiene sin cambios. El impacto potencial sigue calificándose como 'alto', mientras que la probabilidad de ocurrencia de estos riesgos se sigue considerando 'baja'. En comparación con el año anterior, las oportunidades de producción y tecnología se evalúan como 'bajas' en su impacto potencial, mientras que su probabilidad de ocurrencia se clasifica como 'media'.

2.3) Riesgos de Tecnología de la Información

La digitalización continua y la creciente dependencia de los sistemas de TI y los procesos digitales configuran significativamente lasactividades comerciales del Grupo Daimler Truck. Esto da lugar a una variedad de riesgos, particularmente en las áreas de seguridad de la información, disponibilidad del sistema, integridad de los datos y protección de datos. El Grupo monitorea sistemáticamente los riesgos de TI y los gestiona a través de una gestión integral de riesgos de TI e inversiones estratégicas en infraestructura digital y ciberseguridad.

La creciente amenaza del cibercrimen pone en peligro la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información y de los procesos soportados por TI. A pesar de las exhaustivas medidas de protección, en casos extremos pueden ocurrir interrupciones temporales de los procesos con consecuencias significativas para el Grupo Daimler Truck. La pérdida o el uso indebido de datos sensibles puede causar daños a la reputación. Además, el cumplimiento de los requisitos regulatorios es esencial, ya que las infracciones —particularmente en caso de un ciberataque— pueden dar lugar a reclamaciones de terceros, costosas medidas de ejecución y sanciones sustanciales.

Para el Grupo Daimler Truck, que opera a nivel mundial, es crucial que la información esté siempre actualizada, completa, sea precisa y pueda ser intercambiada. El marco interno de seguridad de TI del Grupo se basa en estándares internacionales e integra prácticas probadas de la industria. Los nuevos requisitos regulatorios en materia de ciberseguridad se incorporan continuamente al desarrollo de procesos y directrices.

De acuerdo con los requisitos de protección de datos, se deben utilizar sistemas de TI seguros y una infraestructura de TI confiable. Las ciberamenazas se identifican a lo largo de todo el ciclo de vida de las aplicaciones y sistemas, los cuales se gestionan con un enfoque orientado al riesgo. El desarrollo de soluciones de software propias sigue un proceso definido y, por lo tanto, está sujeto a estándares de ciberseguridad y aseguramiento de calidad adecuados.

Para reducir los riesgos y limitar los daños, Daimler Truck confía en medidas preventivas y correctivas, tales como servicios de TI espejeados, respaldo de datos externo y alta disponibilidad de sistemas redundantes. Los planes de recuperación de desastres, la capacitación periódica y los programas de concientización para

empleados garantizan la capacidad de actuar en una emergencia. Las amenazas se analizan y las contramedidas se coordinan en el Centro de Operaciones de Ciberseguridad global. La protección de productos y servicios contra ciberataques se mejora continuamente.

Durante la implementación de nuevos sistemas de TI, pueden ocurrir retrasos, particularmente para asegurar que se cumplan todos los requisitos funcionales y técnicos. También existe la posibilidad de que, en casos individuales, los sistemas no muestren consistentemente la estabilidad y el rendimiento esperados durante la fase operativa inicial. En tales casos, podrían ser necesarios ajustes técnicos individuales. Estas medidas podrían interrumpir temporalmente las operaciones o generar costos de implementación adicionales significativos hasta que se garantice la funcionalidad total. Los riesgos de tecnología de la información se clasifican como 'altos' en cuanto a su impacto potencial, en comparación con la calificación de 'medios' del año anterior. La probabilidad de ocurrencia se sigue considerando 'baja'.

2.4) Riesgos de Personal

Los empleados son un factor clave de éxito para la competitividad y la fuerza innovadora a largo plazo del Grupo. En un entorno laboral cada vez más dinámico y desafiante, pueden surgir riesgos relacionados con la estrategia de personal. El Grupo analiza y evalúa sistemáticamente estos aspectos y los aborda mediante una gestión de recursos humanos focalizada. Las mejoras en la eficiencia y la reducción de costos son cruciales para que el Grupo Daimler Truck asegure su competitividad y mejore de manera sostenible la rentabilidad. Daimler Truck está implementando actualmente una serie de iniciativas para mejorar el desempeño operativo y recortar costos, con el fin de reducir los costos fijos y variables e incrementar la rentabilidad. El acuerdo alcanzado entre la dirección y el comité de empresa sobre los puntos clave para las ubicaciones alemanas del segmento Mercedes-Benz Trucks —dentro del marco del programa de eficiencia y reestructura interna de la Sociedad 'Cost Down Europe'— y el aumento asociado de las provisiones pertinentes, ha derivado en una reducción significativa de los riesgos de personal. En comparación con el año anterior, estos riesgos se clasifican ahora como 'bajos', tanto en su impacto potencial como en su probabilidad de ocurrencia.

2.5) Riesgos y oportunidades relacionados con las participaciones

La colaboración con participaciones es de importancia central para Daimler Truck, tanto para la transformación hacia una movilidad libre de CO_2e como para la digitalización integral. También sirve para obtener acceso a mercados geográficos con el fin de ampliar la presencia global y aprovechar oportunidades de crecimiento en regiones estratégicamente relevantes. Particularmente en el desarrollo e implementación de nuevas tecnologías, las participaciones permiten la utilización de sinergias y la mejora de las estructuras de costos para fortalecer de manera sostenible la competitividad en el mercado de vehículos comerciales.

Pueden surgir riesgos derivados de la valuación de las participaciones, particularmente si no se cumplen los objetivos establecidos o si se incumplen los plazos previstos. Del mismo modo, la falta de aceptación en el mercado o una infraestructura insuficientemente desarrollada especialmente en el área de nuevas tecnologías como la propulsión basada en hidrógeno o la producción de sistemas de baterías propios pueden afectar negativamente el valor en libros de las inversiones en el segmento respectivo. Además, las actividades

comerciales en curso pueden derivar en obligaciones financieras adicionales o en mayores requerimientos de financiamiento.

Los intereses comerciales y legales del Grupo no siempre coinciden plenamente con los de los respectivos socios de participación. Existe el riesgo de que estas sociedades tomen medidas que podrían dañar la reputación de Daimler Truck o dar lugar a riesgos de responsabilidad legal. Daimler Truck mantiene conversaciones constantes con sus socios respecto a la dirección futura de su negocio en China. Dependiendo del resultado de estas negociaciones, podrían surgir efectos de una sola vez (one-off) que impacten la rentabilidad, la liquidez, los recursos de capital y la situación financiera.

Para abordar estos riesgos, las participaciones están sujetas a un proceso de monitoreo continuo, lo que permite tomar medidas oportunas, si es necesario, para salvaguardar la rentabilidad y la liquidez, reduciendo así el riesgo y logrando un crecimiento de valor sostenible. Asimismo, se revisa periódicamente la recuperabilidad del valor en libros de las inversiones. En comparación con el año anterior, la evaluación de la magnitud de los riesgos derivados de las participaciones accionarias ha cambiado a 'alta'. Las probabilidades de ocurrencia se evalúan como ‘bajas’.

3) Factores de Riesgo Financieros

En principio, las exposiciones a riesgos operativos y financieros 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 (p. ej., exposiciones cambiarias), los riesgos y las oportunidades están presentes en la misma medida, mientras que en los perfiles asimétricos (p. ej., exposiciones crediticias y de país), los riesgos superan a las oportunidades.

Daimler Truck está fundamentalmente expuesto a riesgos y oportunidades derivados de cambios en los precios de mercado, tales como los tipos de cambio y las tasas de interés. Las variaciones en los precios de mercado pueden tener un efecto negativo o positivo en la rentabilidad, liquidez, recursos de capital y situación financiera del Grupo.

Daimler Truck monitorea y gestiona sistemáticamente los riesgos y oportunidades de los precios de mercado, principalmente como parte de sus operaciones comerciales y actividades de financiamiento, y utiliza 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 riesgos crediticios, de país y de liquidez, así como a riesgos por cambios en las calificaciones crediticias. Como parte del proceso de gestión de riesgos, Daimler Truck evalúa regularmente estos riesgos considerando los cambios en los indicadores económicos clave y la información de mercado.

3.1) Riesgos del Tipo de Cambio

El posicionamiento global del Grupo implica que sus operaciones comerciales y transacciones financieras están vinculadas a riesgos y oportunidades relacionados con las fluctuaciones en los tipos de cambio. Esto

aplica en el ejercicio social, en particular, a las fluctuaciones del dólar estadounidense, la libra esterlina, el dólar australiano, el yen japonés y otras divisas frente al euro. Un riesgo u oportunidad de tipo de cambio surge en las operaciones comerciales principalmente cuando los ingresos se generan en una moneda distinta a la de los costos relacionados ('riesgo de transacción').
Si bien los costos de producción se incurrieron principalmente en dólares estadounidenses, euros y yenes, una parte de los ingresos se generó en otras divisas. Daimler Truck está expuesto a este tipo de riesgo de transacción, pero en menor medida debido a su red global de producción. Las exposiciones al riesgo cambiario, actualizadas periódicamente, se cubren continuamente mediante instrumentos financieros adecuados (principalmente forwards de divisas) de acuerdo con las expectativas de los tipos de cambio, las cuales se revisan constantemente, limitando tanto los riesgos como las oportunidades.

Cualquier sobrecobertura causada por cambios en la exposición se resuelve generalmente de manera oportuna mediante las medidas pertinentes. También existen riesgos y oportunidades de tipo de cambio relacionados con la conversión de los activos netos, ingresos y gastos de las entidades del Grupo fuera de la eurozona ('riesgo por conversión'), los cuales el Grupo generalmente no cubre. En comparación con el año anterior, la evaluación de la magnitud de los riesgos de tipo de cambio ha aumentado de 'baja' a 'alta', mientras que la probabilidad de ocurrencia se mantiene como 'baja'. Esta evaluación se realizó de acuerdo con las directrices de informes internos.

4) Factores de Riesgo Legales y Fiscales

El Grupo también está expuesto a riesgos legales y fiscales. Registra para estos riesgos en caso de que sea probable que esas provisiones se utilicen y el importe de las obligaciones pueda determinarse con suficiente precisión.

4.1) Riesgos Regulatorios

La industria vehicular, y por tanto también la de los vehículos comerciales, está sujeta a regulaciones gubernamentales 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 las autopartes. 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 altos estándares de calidad para 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 aseguramiento de la calidad. Cumplir con las normas de vehículos exigidas por los gobiernos es costoso y a menudo supone un desafío 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, incrementa 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 de 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, el Grupo debe cumplir con una amplia gama de requisitos legales y regulatorios relacionados con el combate a al soborno y la corrupción, legislación antimonopolio, sanciones y control de exportaciones, prevención de lavado de dinero y financiamiento al terrorismo, requisitos de producto, legislación energética, protección de datos, derechos humanos y el manejo de mercancías peligrosas en relación con sus actividades comerciales a nivel mundial.

El Grupo también ha sido y puede ser objeto de indagaciones o investigaciones gubernamentales en relación con el cumplimiento, por parte de él o de sus negocios conjuntos, o de sus empleados, consultores, agentes o socios, incluidos los socios de los negocios conjuntos, de asuntos como controles de exportación, sanciones económicas u otros requisitos reglamentarios. Las infracciones de la normativa legal aplicable en cualquiera de estos aspectos están sujetas a sanciones, como multas regulatorias o consecuencias penales. Además, cualquier infracción puede generar cobertura mediática negativa y afectar la reputación del Grupo. En particular, como resultado de la guerra entre Rusia y Ucrania, Estados Unidos, el Reino Unido, la UE y países de todo el mundo han impuesto controles de exportación exhaustivos y sanciones económicas a las transacciones con Rusia y entidades y personas rusas. Estos controles de exportación y sanciones económicas están en constante evolución y al Grupo le resulta difícil predecir la interpretación, implementación o cumplimiento de las políticas gubernamentales con respecto a sus actividades o las de sus negocios conjuntos. Si bien el Grupo revisa continuamente las políticas vigentes para garantizar el cumplimiento de las leyes y regulaciones aplicables, es posible que estas políticas no se cumplan en todo momento y que los controles internos del Grupo no detecten ni prevengan eficazmente infracciones por parte del Grupo o de cualquiera de sus empleados, consultores, agentes o socios, incluidos los socios de negocios conjuntos. Además, las leyes nacionales aplicables al Grupo podrían ser consideradas incompatibles con las normas internacionales por autoridades o tribunales supranacionales. En tales casos, la incertidumbre legal resultante genera riesgos potenciales para el Grupo, que pueden afectar sus procesos operativos, la presentación de informes y otras obligaciones.

4.2) 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.

Mercedes-Benz Group AG (anteriormente Daimler AG), la antigua entidad matriz de Daimler Truck AG, fue destinataria de un procedimiento en materia de competencia económica iniciado por la Comisión Europea. En julio de 2016, la Comisión Europea emitió una decisión de liquidación contra Daimler AG y otros cuatro fabricantes europeos de camiones por su participación en conductas anticompetitivas, en violación de las normas europeas de competencia relativas a la fijación de precios y el traslado de los costos para cumplir con normas de emisiones más estrictas para camiones. La Comisión Europea determinó que Daimler AG participó en dichos acuerdos del 17 de enero de 1997 al 18 de enero de 2011. La multa individual impuesta a Daimler AG mediante la decisión de la Comisión Europea ascendió a € 1.09 miles de millones y fue liquidada en su totalidad en 2016). Tras la decisión de la Comisión Europea, se han presentado o iniciado acciones legales, demandas colectivas y otras formas de reparación de daños por parte de clientes directos e indirectos de camiones en diversas jurisdicciones. Las reclamaciones por daños podrían derivar en pasivos sustanciales para el Grupo Daimler Truck, así como en costos significativos destinados a medidas de defensa, lo que podría tener un efecto material adverso en las operaciones del Grupo, su liquidez y sus recursos de capital. En relación con la infracción por cartel descrita anteriormente, se encuentran pendientes o se han iniciado reclamaciones sustanciales (incluyendo ciertos tipos de acciones colectivas o reclamaciones de agregadores) en Alemania, el Reino Unido, los Países Bajos y España. También existen reclamaciones pendientes en otros países europeos y en Israel (en un total de aproximadamente veinte 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 Daimler Truck.

Igual que el año anterior, los riesgos legales continúan siendo evaluados como de “alto” impacto y probabilidad de ocurrencia “media”.

4.3) 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.

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. En comparación con el año anterior, no existió cambio en la evaluación de los riesgos fiscales en términos de “alto” impacto y “baja” probabilidad de ocurrencia.

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 AG, constituida en Alemania, y subsidiaria directa de Daimler Truck Holding 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.

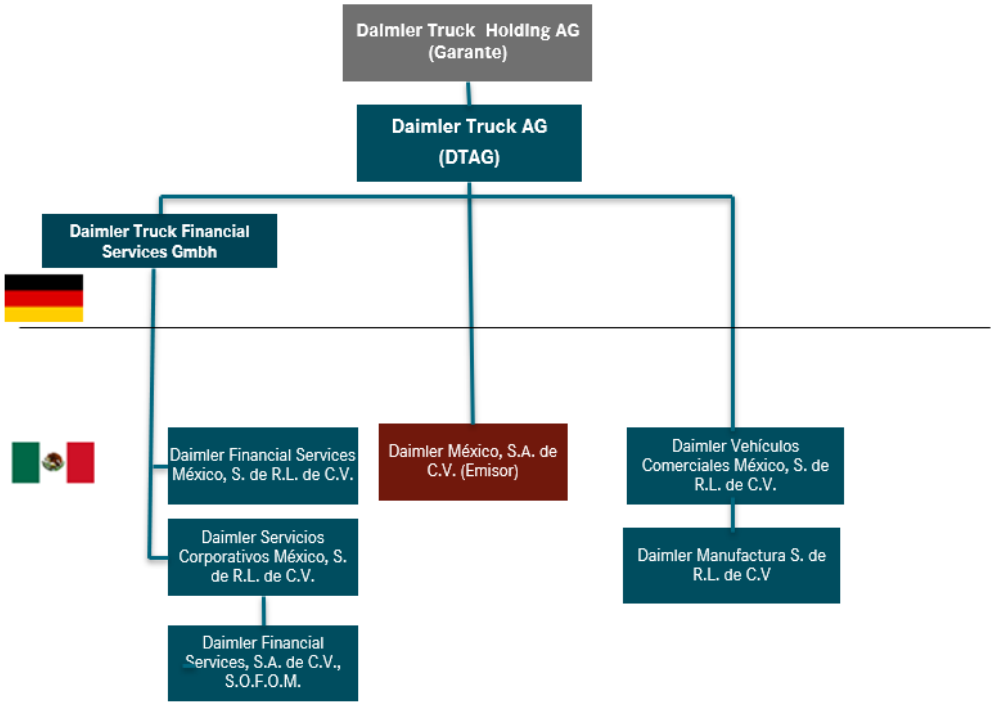
En 2024, se llevó a cabo una reestructura dentro de Grupo Daimler Truck que involucró, por una parte, la enajenación de Daimler México, S.A. de C.V. (“DMEX”), y por otra, el reembolso de la mayoría de los préstamos y conclusión de los respectivos contratos, celebrados por dicha entidad con Daimler Financial Services, SOFOM, E.N.R y Daimler Financial Services México, SOFOM, E.N.R. -referidas en lo posterior en conjunto como “DFS”.

Daimler Mexico, que hasta antes del 31 de octubre de 2024 era una filial extranjera de Daimler Truck Finance Canada Inc (“DTFCI” entidad canadiense), habitualmente había otorgado préstamos a DFS, las cuales son partes relacionadas de DTFCI, pero no son filiales extranjeras de la misma. Como estrategia adicional de mitigación de riesgos, Daimler Mexico fue enajenada por DTFCI a su parte relacionada Daimler Truck AG (“DTAG” entidad alemana), con fecha de ejecución 31 de octubre de 2024, con el fin de reducir exposición a obligaciones fiscales adicionales en Canadá por el hecho de que DMEX continuara siendo filial extranjera de DTFCI.

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 2023, 2024 y 2025 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.

A partir del 1 de enero de 2025, Daimler Truck integró sus negocios en China e India del segmento Trucks Asia en el segmento Mercedes-Benz. Esto formó un segmento global Mercedes-Benz Trucks. Todas las demás actividades del segmento Trucks Asia no se ven afectadas por esta reorganización, y tampoco las de los segmentos Truck North America, Daimler Buses y Financial Services.

Trucks Noth America es el fabricante número uno en términos de ventas de unidades 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. Trucks North America diseña, gestiona, fabrica y comercializa vehículos comerciales y chasis bajo las marcas Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses, Freightliner Custom Chassis Corp., y Detroit. La red de producción del segmento (vehículo, tren motriz y remanufactura) incluye 16 sitios de manufactura, 12 en EE. UU., tres en México y un sitio en Sudáfrica.

Mercedez-Benz es la marca de camiones más vendida en la EU30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega). Mercedes-Benz Trucks 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 la marca 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 manufactura 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 localidades en Japón, India, Indonesia, Portugal 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), 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. En la actualidad Daimler Truck está sosteniendo discusiones con sus socios sobre el futuro del negocio 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 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 ofertas de renta, arrendamiento y financiamiento para vehículos e infraestructura de carga, corretaje de seguros, servicios de pago e integrados para vehículos libres de emisiones.

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.

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 2025, 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 2025 el Emisor tiene 19 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:

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el capital social de la Compañía asciende a $1,690,471 y $68,184, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2025, el capital social está integrado por 2,297,248,367 acciones ordinarias, divididas en tres series: 51,000 de la serie “A”, que corresponde a la porción fija y 284,655,333 y 2,012,542,034 de las series “B” y “C”, que corresponden a la porción variable; al 31 de diciembre de 2024, el capital social estaba integrado por 674,960,867 acciones ordinarias, 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.

El 17 de septiembre de 2025, la Asamblea General de Accionistas aprobó un aumento de capital social en su parte variable por un monto de $1,622,287 pesos mediante la emisión de 1,622,287,500 (mil seiscientos veintidós millones doscientos ochenta y siete mil quinientos) acciones nominativas serie “C”. La totalidad de las acciones fue suscrita por el accionista mayoritario Daimler Truck AG, quien se convierte en el tenedor de dicha emisión.

Al 30 de septiembre de 2024, la Asamblea General de Accionistas resolvió aprobar el aumento del capital social de la compañía en su parte variable por la cantidad de $5,939,279 aceptando como pago del aumento del capital social, la capitalización de utilidades retenidas de ejercicios anteriores, reconocidas en los últimos estados financieros de la Compañia, aprobados en Asamblea General Anual de Accionistas.

Al 09 de octubre de 2024, se aprobó la reducción del capital social de la sociedad por la cantidad de $6,769,139 mediante la distribución parcial de capital a los accionistas de forma proporcional a su tenencia accionaria y a partir del 31 de octubre de 2024 Daimler Truck AG (DTAG) adquiere el 99.99% de las acciones representativas del capital social que correspondía a Daimler Trucks Finance Canada Inc.

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

Daimler Truck AG (DTAG) 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 en Pesos tanto 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:

Al 31 de diciembre de 2025, el capital social está integrado por 2,297,248,367 acciones ordinarias, divididas en tres series: 51,000 de la serie “A”, que corresponde a la porción fija y 284,655,333 y 2,012,542,034 de las series “B” y “C”, que corresponden a la porción variable; al 31 de diciembre de 2024, el capital social estaba integrado por 674,960,867 acciones ordinarias, 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.

El 17 de septiembre de 2025, la Asamblea General de Accionistas aprobó un aumento de capital social en su parte variable por un monto de $1,622,287 pesos mediante la emisión de 1,622,287,500 (mil seiscientos veintidós millones doscientos ochenta y siete mil quinientos) acciones nominativas serie “C”. La totalidad de las acciones fue suscrita por el accionista mayoritario Daimler Truck AG, quien se convierte en el tenedor de dicha emisión.

Al 30 de septiembre de 2024, la Asamblea General de Accionistas resolvió aprobar el aumento del capital social de la compañía en su parte variable por la cantidad de $5,939,279, aceptando como pago del aumento del capital social, la capitalización de utilidades retenidas de ejercicios anteriores, reconocidas en los últimos estados financieros de la Compañía aprobados en Asamblea General Anual de Accionistas.

Al 09 de octubre de 2024, se aprobó la reducción del capital social de la Compañía por la cantidad de $6,769,139, mediante la distribución parcial de capital a los accionistas de forma proporcional a su tenencia accionaria y a partir del 31 de octubre de 2024 Daimler Truck AG (DTAG) adquiere el 99.99% de las acciones representativas del capital social que correspondía a Daimler Trucks Finance Canada Inc.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el capital social de la Compañía asciende a $1,690,471 y $68,184, respectivamente.

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

Daimler Truck AG (DTAG) 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 Compañia 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.

Daimler México no efectuó pago de dividendo a sus accionistas en el año 2024.

Daimler México no efectuó pago de dividendo a sus accionistas en el año 2025.

[424000-N] Información financiera

Concepto	Periodo Anual Actual MXN 2025-01-01 - 2025-12-31	Periodo Anual Anterior MXN 2024-01-01 - 2024-12-31	Periodo Anual Previo Anterior MXN 2023-01-01 - 2023-12-31
Ingresos	2,431,389,909.0	7,455,057,890.0	4,778,448,222.0
Utilidad (pérdida) bruta	98,492,380.0	545,626,564.0	759,124,040.0
Utilidad (pérdida) de operación	56,936,215.0	888,736,165.0	1,393,734,497.0
Utilidad (pérdida) neta	29,974,149.0	663,585,040.0	1,094,904,492.0
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	17,141,405,553.0	21,972,737,022.0	40,082,812,474.0
Total de pasivos de largo plazo	7,074,655,331.0	3,764,457,830.0	8,770,470,524.0
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	2,552,423,435.0	907,949,248.0	7,025,664,523.0
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 del Emisor al 31 de diciembre de 2024 y 2023, así como información financiera al 31 de diciembre de 2025 y 2024.

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 2025	Al 31 de Diciembre de 2024	Al 31 de Diciembre de 2023
Activos			
Efectivo y equivalentes de efectivo	3,151,202	8,210,059	5,423,812
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (valores)	3,300,000	2,613,415	750,000

Deudores por reporto			
Derivados con fines de cobertuta	0	0	20,644
Cartera de crédito: Actividad empresarial o comercial	0	0	0
Cartera de crédito: Entidades financieras	10,349,163	10,774,773	33,758,683
Estimación preventiva para riesgos crediticios	-91,211	-63,482	-375,435
Otras cuentas por cobrar, neto	387,172	405,749	383,252
Activo por impuesto a la utilidad diferido, neto	41,704	30,453	118,316
Pagos anticipados y otros activos, neto	3,375	1,770	3,541
Total activos	**17,141,405**	**21,972,737**	**40,082,813**

Pasivo y capital			
Capital social	1,690,471	68,184	674,960
Prima en emisión de acciones	0	0	223,084
Reserva de capital	190,482	190,482	190,482
Resultado de ejercicios anteriores	663,585	0	4,844,375
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	-15,110	-6,958	7,311
Remediciones por beneficios definidos a los empleados	-6,979	-7.343	-9,452
Resultado neto	29,974	663,585	1,094,904
Total capital	2,552,423	907,950	7,025,664
Títulos de crédito emitidos	3,015,708	2,360,701	2,381,176
Préstamos bancarios y de otros organismos: corto plazo	7,643,050	15,069,930	24,110,518
Préstamos bancarios y de otros organismos: largo plazo	3,800,000	3,500,000	6,400,000
Derivados con fines de cobertura	22,480	9,940	23,335
Impuesto a la utilidad por pagar	0	0	0
Pasivos por beneficios a los empleados	8,489	10,271	10,471
Acreedores diversos y otras cuentas por pagar	99,255	113,945	131,648
Total pasivo	**14,588,982**	**21,064,787**	**33,057,148**
Total pasivo y capital	**17,141,405**	**21,972,737**	**40,082,812**

DAIMLER MÉXICO, S.A. DE C.V.

Estado de resultados

Cifras en miles de pesos	**2025**	**2024**	**2023**
Ingresos por intereses	2,431,390	7,455,058	4,778,448
Gastos por intereses	-2,332,898	-6,909,431	-4,019,324
Margen financiero	**98,492**	**545,627**	**759,124**

Estimación preventiva para riesgos crediticios	-27,729	311,953	644,746
Margen financiero ajustado por riesgos crediticios	**70,763**	**857,580**	**1,403,870**
Comisiones y tarifas pagadas	-79	-2,526	-201
Resultado por intermediación, neto	0	52,329	-4362
Otros ingresos (egresos) de la operación	62,415	51,870	53,872
Gastos de administración	-76,163	-70,517	-59,444
Resultado antes de impuestos a la utilidad	**56,936**	**888,736**	**1,393,734**
Impuesto a la utilidad causado	-34,788	-131,572	-102,987
Impuesto a la utilidad diferido	7,826	-93,579	-195,843
Resultado antes de operaciones discontinuadas	**29,974**	**663,585**	**1,094,904**
Operaciones discontinuadas	0	0	0
Resultado neto	**29,974**	**663,585**	**1,094,904**

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 2025, 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 2025, el Emisor tenía líneas de crédito a corto y mediano plazo con diversas instituciones financieras por un total de $12,550 millones, teniendo dispuesto $7,300 millones, quedando disponible para usar $5,250 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 $3,000 millones.

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.

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 (para certificados bursátiles y créditos bancarios) y Daimler Truck AG (para créditos bancarios).

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 2023, 2024 y 2025.

La información financiera presentada al 31 de diciembre de 2025 y al 31 de diciembre de 2024 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), los cuales observan los lineamientos contables de las Normas de Información Financiera (NIF) mexicanas, excepto cuando a juicio de la Comisión sea necesario aplicar una normatividad o un criterio de contabilidad específico. 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 2025 con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

Resultado de Operación y Resultados antes de Impuestos			Cambio	
Cifras en Millones de Pesos	2024	2025		
Ingresos por intereses con partes relacionadas	3,909.4	1,402.2	-2,507.2	-64.1%
Ingresos por intereses de derivados	70.2	0.3	-69.9	-99.6%
Fluctuación cambiaria por intereses	3,475.5	1,028.9	-2,446.6	-70.4%
Ingresos por intereses	**7,455.1**	**2,431.4**	**-5,023.7**	**-67.4%**

Gastos por intereses bancarios	-2,600.1	-744.6	1,855.5	-71.4%
Gastos por intereses bursátiles	-280.6	-346.1	-65.5	23.3%
Gastos por intereses con partes relacionadas	-495.1	-243.4	251.7	-50.8%
Fluctuación cambiaria por intereses	-3,533.6	-998.8	2,534.8	-71.7%
Total Gastos por interés	**-6,909.4**	**-2,332.9**	**4,576.5**	**-66.2%**
Margen Financiero	**545.7**	**98.5**	**-447.2**	**-81.8%**
Estimación preventiva para riesgos crediticios	311.9	-27.7	-339.6	-
Margen Financiero ajustado por riesgos crediticios	**857.6**	**70.8**	**-786.8**	**-91.7%**
Gastos de administración	-70.5	-76.2	-5.7	8.1%
Otros ingresos y gastos	51.8	62.4	10.6	20.5%
Resultado de Operación	**838.9**	**57.0**	**-781.9**	**-93.2%**
Resultado de intermediación, comisiones y otros	49.8	-0.1	-49.9	-
Resultado antes de impuestos a la utilidad	**888.7**	**56.9**	**-831.8**	**-93.6%**

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 intercompañia 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 cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025 por $98.5 millones de pesos, que respecto al mismo periodo de 2024 (2024: $545.7 millones) refleja un decremento en el resultado de $447.2 millones de pesos, esta disminución atiende a la restructura llevada a cabo durante el último trimestre del año pasado.

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 2025, se analizan a continuación:

Grado de riesgo Cifras en millones de pesos	Cartera evaluada	Estimación preventiva para riesgos crediticios
A1	4,620.9	23.5
A2	5,728.3	67.7
Total de la cartera evaluada	10,349.2	91.2

Los resultados sobre la cartera evaluada al 31 de diciembre de 2024, se analizan a continuación:

Grado de riesgo Cifras en millones de pesos	Cartera evaluada	Estimación preventiva para riesgos crediticios
A1	6,947.6	20.9
A2	3,827.2	42.6
Total de la cartera evaluada	**10,774.8**	**63.5**

La estimación preventiva para riesgos crediticios al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se integra como se presenta a continuación:

Estimación crédito comercial: Cifras en millones de pesos	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024
Actividad empresarial o comercial	-	-
Entidades financieras	91.2	63.5
Total estimación preventiva para riesgos crediticios	**91.2**	**63.5**

Los movimientos de la estimación preventiva para riesgos crediticios por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025 se analizan a continuación:

Saldo de estimación crédito comercial: Cifras en millones de pesos	Saldo
Saldo al 31 de diciembre de 2024	63.5
Estimaciones:	
Reconocidos en resultados	27.7
Saldo al 31 de diciembre de 2025	**91.2**

Los movimientos de la estimación preventiva para riesgos crediticios por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024 se analizan a continuación:

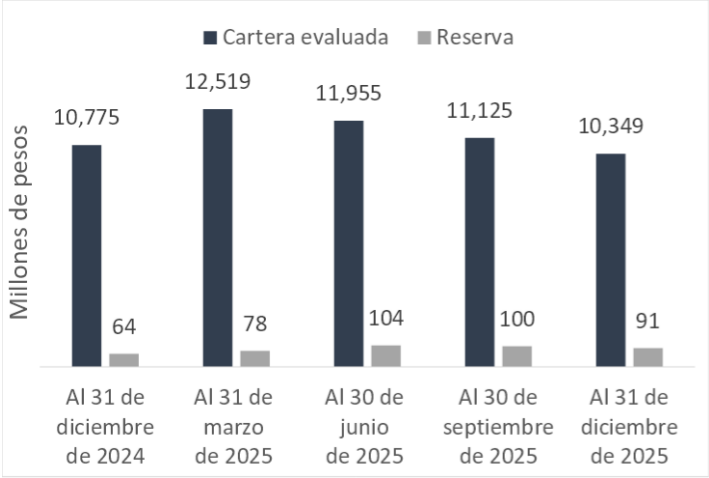
Saldo de estimación crédito comercial: Cifras en millones de pesos	Saldo
Saldo al 31 de diciembre de 2023	375.4
Estimaciones:	
Reconocidos en resultados	311.9
Saldo al 31 de diciembre de 2024	**63.5**

La estimación preventiva para riesgos crediticios al cierre del ejercicio de 2025 ascendió a $91.2 millones de pesos, representando el 0.88% de la cartera total.

La

en la

entre



estimación preventiva para riesgos crediticios se calculó de conformidad con las reglas para la calificación de la cartera de créditos establecidas Circular Única de Bancos de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, considerando, 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 2025 por $70.8 millones, que respecto al ejercicio terminado de 2024 (2024: $857.6 millones) reporta una disminución de $786.8 millones, generado por la reducción en la cartera del principal cliente atendiendo a la restructura de 2024.

Los gastos de administración de la compañía se integran por la renta del edificio, mantenimiento, servicios esenciales para su funcionamiento y el costo del personal, al ejercicio terminado de 2025 estos gastos alcanzaron un monto de $76.2 millones, mostrando un incremento de $5.7 millones en comparación con el periodo pasado (2024: $70.5 millones), aumento generado por efectos inflacionarios.

Otros ingresos y gastos, se reconocen las operaciones distintas a los ingresos o gastos por intereses que se hayan incluido dentro del margen financiero, y sobre los cuales ha incurrido la compañía, al ejercicio terminado de 2025 este monto asciende a $62.4 millones, (2024: $51.8 millones), este incremento se debe a la recuperación de los gastos con sus partes relacionadas a las cuales que se les brinda el servicio de tesorería e impuestos.

Comparación del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

Resultado de Operación y Resultados antes de intereses e Impuestos			Cambio	
Cifras en Millones de Pesos	2023	2024		
Ingresos por intereses con partes relacionadas	3,437.6	3,909.4	471.8	13.7%
Ingresos por intereses de derivados	74.1	70.2	-3.9	-5.3%
Fluctuación cambiaria por financiamiento	1,266.7	3,475.5	2,208.8	-
Ingresos por intereses	**4,778.4**	**7,455.1**	**2,676.7**	**56.0%**
Gastos por intereses bancarios	-2,376.0	-2,600.1	-224.1	9.4%

Gastos por intereses bursátiles	-49.4	-280.6	-231.2	-
Gastos por intereses con partes relacionadas	-319.4	-495.1	-175.7	55.0%
Fluctuación cambiaría por financiamiento	-1,274.5	-3,533.6	-2,259.1	-
Total Gastos por interés	**-4,019.3**	**-6,909.4**	**-2,890.1**	**71.9%**
Margen Financiero	**759.1**	**545.7**	**-213.4**	**-28.1%**
Estimación preventiva para riesgos crediticios	644.8	311.9	-332.9	-51.6%
Margen Financiero ajustado por riesgos crediticios	**1,403.9**	**857.6**	**-546.3**	**-38.9%**
Gastos de administración	-59.4	-70.5	-11.1	18.7%
Otros ingresos y gastos	53.9	51.8	-2.1	-3.9%
Resultado de Operación	**1,398.4**	**838.9**	**-559.5**	**-40.0%**
Resultado de intermediación, comisiones y otros	-4.6	49.8	54.4	-
Resultado antes de impuesto a la utilidad	**1,393.8**	**888.7**	**-505.1**	**-36.2%**

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, 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 cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 por $545.7 millones de pesos, que respecto al mismo periodo de 2023 (2023: $759.1 millones) refleja una disminución en el resultado de $213.4 millones de pesos, derivado de los traspasos de deuda a sus filiales DFS, como parte de las acciones derivadas de la reestructura corporativa.

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 2024, se analizan a continuación:

	Cartera	Estimación preventiva

Grado de riesgo Cifras en millones de pesos	evaluada	para riesgos crediticios
A1	6,947.6	20.9
A2	3,827.2	42.6
Total de la cartera evaluada	**10,774.8**	**63.5**

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 2024 y 2023 se integra como se presenta a continuación:

Estimación crédito comercial: Cifras en millones de pesos	31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2023
Actividad empresarial o comercial	-	-
Entidades financieras	63.5	375.4
Total estimación preventiva para riesgos crediticios	**63.5**	**375.4**

Los movimientos de la estimación preventiva para riesgos crediticios por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024 se analizan a continuación:

Saldo de estimación crédito comercial: Cifras en millones de pesos	Saldo
Saldo al 31 de diciembre de 2023	375.4
Estimaciones:	
Reconocidos en resultados, neto	311.9
Saldo al 31 de diciembre de 2024	**63.5**

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:

Saldo de estimación crédito comercial: Cifras en millones de pesos	Saldo
Saldo al 31 de diciembre de 2022	1,020.2
Estimaciones:	
Reconocidos en resultados, neto	-644.8
Saldo al 31 de diciembre de 2023	**375.4**

La estimación preventiva para riesgos crediticios al cierre del ejercicio 2024 ascendió a $63.5 millones de pesos, representando el 0.59% de la cartera total. Esta reducción se debe a diversos factores, detallados a continuación:

1. **Mejoras en la probabilidad de incumplimiento de Daimler Financial SOFOM**

La probabilidad de incumplimiento disminuyó, debido a la actualización de la información del buró de crédito. Donde se observó:

a. Cero días de mora con instituciones bancarias.
b. 100% de pagos puntuales con instituciones financieras.

Estos factores contribuyeron significativamente a la mejora en el puntaje crediticio total de la institución.

2. **Reducción en la probabilidad de incumplimiento de Daimler Financial Services México**

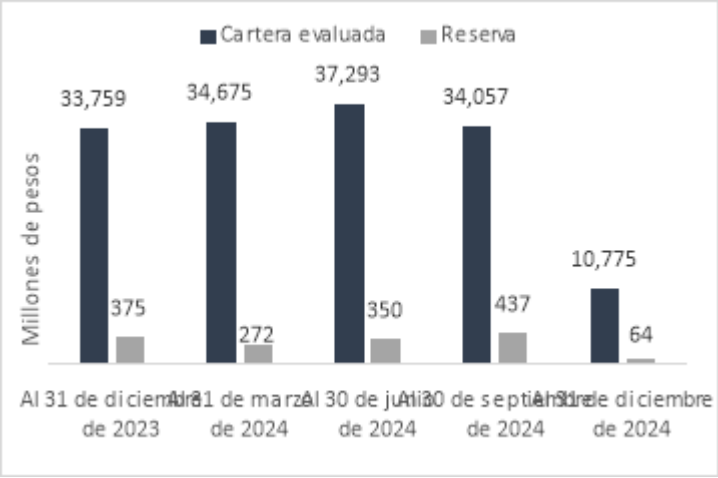
La probabilidad de incumplimiento disminuyó, también como resultado de la actualización del buró de crédito. En el informe se reflejó:

a. Cero días de mora con instituciones bancarias.
b. 100% de pagos puntuales con instituciones financieras.

Estos cambios favorecieron la evaluación crediticia general de la entidad

3. **Disminución en los saldos de cartera**

a. El saldo de Daimler Financial SOFOM presentó una reducción de $12.2 mil millones de pesos.
b. El saldo de Daimler Financial Services México disminuyó en $11.1 mil millones de pesos.



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 2024 por $857.6 millones, (2023: $1,403.9 millones), derivado principalmente por dos factores, el decremento en el margen financiero durante el ejercicio 2024 por la disminución en el portafolio y el ajuste en la estimación preventiva de riesgos crediticios por un importe de $311.9 millones al 31 de diciembre de 2024 (2023: $644.8 millones), ambos como consecuencia de la reestructura propuesta por el corporativo.

Los gastos de administración de la compañía se integran por la renta del edificio, mantenimiento, servicios esenciales para su funcionamiento y el costo del personal, al ejercicio terminado de 2024 estos gastos alcanzaron un monto de $70.5 millones, mostrando un incremento de $11.1 millones en comparación con el periodo pasado (2023: $59.4 millones), Ente incremento obedece a efectos inflacionarios, así como proyectos tecnológicos de mejora, implementados durante 2024.

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

Resultados de la operación:

Comparación del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

Resultado de Operación

Al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 dio como resultado una utilidad por $57.0 millones, observando una variación negativa por $781.9 millones, con relación al mismo periodo del año 2024, (2024: $838.9 millones), generado por el resultado del margen financiero y la liberación de reservas del periodo anterior como resultado de la restructura llevada a cabo durante el ejercicio 2024.

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 ejercicio de 2025 se reconoció un efecto negativo de $0.1 millones por este concepto.

Resultado antes de Impuestos a la utilidad

Durante el periodo de 12 meses terminado al 31 de diciembre de 2025 se generó una utilidad de $56.9 millones de pesos, $831.8 millones menor que el mismo periodo de 2024 (2024: $888.7 millones), derivado de la reestructura corporativa descrita en los rubros anteriores.

Comparación del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 con el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

Resultado de Operación

Al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 dio como resultado una utilidad por $838.9 millones, observando una variación negativa por $559.5 millones, con relación al mismo periodo del año 2023, (2023: $1,398.4 millones), generado principalmente por la liberación en la estimación por riesgos crediticios en el año anterior.

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 ejercicio de 2024 se reconoció un efecto positivo de $49.8 millones por este concepto.

Resultado antes de Impuestos a la utilidad

Durante el periodo de 12 meses terminado al 31 de diciembre de 2024 se generó una utilidad de $888.7 millones de pesos, $505.1 millones menor que el mismo periodo de 2023 (2023: $1,393.8 millones), derivado principalmente por los efectos de la reestructura corporativa mencionada en los rubros anteriores.

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 y acceso a fondeo del mercado bursátil local. Como resultado de la reestructuración financiera, la mayor parte de las líneas de créditos con bancos comerciales se movieron a las entidades DFS, quedándose Daimler Mexico con una pequeña porción. Con relación a líneas de crédito con banco de desarrollo y mercado bursátil, Daimler Mexico mantiene el 100% de participación.

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 2025 en comparación al 31 de diciembre de 2024 disminuyó $410.0 millones de pesos debido a una reevaluación estratégica de sus operaciones.

Al 31 de diciembre de 2025, Daimler México tenía contratada deuda en MXN pesos tanto a tasas fijas como flotantes.

Deuda						
	Al 31 de diciembre de 2024		Al 31 de diciembre de 2025		Cambio	
en Millones de Pesos						
Certificados Bursátiles	2,360.0	22.0%	3,000.0	29.1%	640.0	27.1%
Bancaria	8,350.0	78.0%	7,300.0	70.9%	-1,050	-12.6%
Total	**10,710.0**		**10,300.0**		**-410.0**	**-3.8%**

Al cierre de 2025, Daimler México cuenta con líneas de crédito a corto y mediano plazo con diversas instituciones financieras por un total de $12,550.0 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 2025 y 31 de diciembre de 2024:

Perfil Vencimientos por Instrumento al 31 de diciembre de 2025	2026	2027	Total	
Certificados Bursátiles	-	3,000.0	3,000.0	29.1%
Bancario	3,500.0	3,800.0	7,300.0	70.9%
Total	**3,500.0**	**6,800.0**	**10,300.0**	**100.0%**

Perfil Vencimientos por Instrumento al 31 de diciembre de 2024	2025	2026	Total	
Certificados Bursátiles	2,360.0	-	2,360.0	22.0%
Bancario	4,850.0	3,500.0	8,350.0	78.0%
Total	**7,210.0**	**3,500.0**	**10,710.0**	**100.0%**

Perfil Vencimientos por División al 31 de diciembre de 2025	2026	2027	Total	
Servicios Financieros	3,500.0	6,800.0	10,300.0	100.0%
Total	**3,500.0**	**6,800.0**	**10,300.0**	**100.0%**

Perfil Vencimientos por División al 31 de diciembre de 2024	2025	2026	Total	
Servicios Financieros	7,210.0	3,500.0	10,710.0	100.0%
Total	**7,210.0**	**3,500.0**	**10,710.0**	**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 2025 se muestran a continuación:

Certificados de Largo Plazo
cifras en millones de Pesos

Emisor	Volumen	Fecha de la Emisión	Vencimiento
Daimler 23	3,000.0	23-Jun-25	21-Jun-27
	3,000.0		

Las emisiones de Corto Plazo han recibido calificaciones de:

- 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 2025, 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 2024 y 2025:

Indicadores	Diciembre 2024	Diciembre 2025	Cambio	
Razón de capital	4.1%	14.9%	10.8%	263.4%
Liquidez bruta	10,823.5	6,451.2	-4,372.3	-40.4%
Razón de Liquidez	1.3	1.6	0.3	23.1%

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
Activo Circulante = Total de activo – Activo por impuesto a la utilidad diferido
Pasivo circulante = Total de pasivo – Préstamos interbancarios y de otros organismos de largo plazo – Pasivos por beneficios a los empleados

La razón de capital mostró un incremento en comparación con el año anterior derivado al incremento de capital llevado a cabo durante el el año 2025, así como la disminución en las inversiones de este periodo en comparación con el año anterior, lo cual impacto en el monto total del activo.

Las cifras de liquidez reportadas al cierre del ejercicio de 2025 muestran una posición total de MXN $6,451.2 millones, cantidad menor a la reportada al mismo periodo en 2024 (2024: 10,823.5 millones) por MXN $4,372.3 millones lo que representa un decremento del 40.4%. Este resultado se debe principalmente a la posición en moneda local que paso de MXN $3,869.0 millones a MXN $3,512.2 millones arrojando un decremento de MXN $356.8 millones derivado de la baja en la operación.

Por su parte, la posición de liquidez en dólares americanos reportó una reducción del 52% equivalente a USD $179.4 millones, generado por la modesta actividad económica del sector transporte. El impacto de la revaluación del 11.0% representó un impacto desfavorable de MXN $376.0 millones.

Operaciones fuera del Estado de Situación Financiera

Al 31 de diciembre de 2025, 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.

Al 31 de diciembre de 2025 la entidad de reporte cuenta con un saldo nocional total en IRS's de $3,000.0 millones de pesos, el cual importaba $2,360.0 millones de pesos, esto como resultado de la actividad ejercida en el periodo intermedio donde se contrataron 3 IRS's por un monto nocional total de $3,000.0 millones de pesos, menos la maduración de dos contratos por $2,360.0 millones.

Así mismo, al 31 de diciembre de 2025 no hubo contratación de Forwards mientras que en el periodo correspondiente de 2024 se reportaron forwards por $2,121 millones, los cuales generaron una valuación positiva por $174.4 millones, la disminución mostrada es resultado de la desaceleración de la actividad de la división industrial.

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, 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 para propósitos externos e incluye aquellas políticas y procedimientos que:

1. 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;

2. 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

3. 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 y 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,

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, neto”.

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 impuesto a la utilidad 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).

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 2025 y 2024 y por los años terminados en esas fechas, así como los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2024 y 2023 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 financiera y de propósito especifico, revisión de actividades relacionadas con cualquier tipo de emisiones y servicios no relacionados con la auditoría (NAS). A continuación, se exponen los hechos relacionados con la prestación de servicios de auditoría y servicios no relacionados con la auditoría (NAS); así como la información relacionada con los honorarios.

Servicio prestado	Honorario $ (cifras en pesos mexicanos)
Honorarios por la auditoría de estados financieros	$1,184,746
Honorarios totales por otros servicios	$166,487

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, S. A. de C. V.

Los servicios que presta KPMG Cárdenas Dosal, S. C., al Emisor se limitan a servicios de auditoría,

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 2025, 2024 y 2023 que se encuentran anexos al presente Reporte Anual.

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 22 de abril de 2025 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
Eloisa Marquez
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
Adriana Enríquez Jurado

Comisario
Johann Albrecht A. P. A. S. W. L. Fürst zu Ysenburg Und Büdingen
C.P.C. Eduardo López Castellanos Mancevo del Castillo

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 15 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.

Eloisa Marquez De sexo femenino, licenciada en economía graduada de la Facultad de Economía, Administración, Contabilidad e Atuaria de la Universidad de San Pablo, con un MBA en Gestión Empresarial de la universidad Fundación Getúlio Vargas, con una trayectoria de más de 16 años en puestos de alta gerencia obteniendo un amplio conocimiento en el área de tesorería y llegar a manejar la dirección de la misma para Sur América en el 2017. Actualmente Eloisa se desempeña como directora de Tesorería para Norte América desde 2021.

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 Castellanos Mancevo del Castillo, 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 13 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:

a. Daimler Trucks AG, con 50,999 acciones de la Serie A y 284,655,333 acciones de la Serie B y 2,012,542,034 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]

Independientes [Miembro]

NA 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	Tipo de asamblea		
2023-04-17			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	NA	NA	NA
Información adicional			

Patrimoniales [Miembro]

NA 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	Tipo de asamblea		
2023-04-17			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	NA	NA	NA
Información adicional			

Patrimoniales independientes [Miembro]

NA 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	Tipo de asamblea		
2023-04-17			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	NA	NA	NA
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	Tipo de asamblea		
2023-02-14			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Presidente	16	
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	28	
Información adicional			

Marquez Eloisa			
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		
2024-01-24			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Miembro	19	
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	Tipo de asamblea		
2023-02-14			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Miembro	4	
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	Tipo de asamblea		
2023-02-14			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
2024	Miembro	4	
Información adicional			

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	16	
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	28	
Información adicional			

Porcentaje total de hombres como directivos relevantes:	0
Porcentaje total de mujeres como directivos relevantes:	0
Porcentaje total de hombres como consejeros:	0
Porcentaje total de mujeres como consejeros:	0
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 beneficiarios de más del 10% del capital social de la emisora [Miembro]

Daimler Truck AG	
Participación accionaria (en %)	99
Información adicional	

Accionistas que ejerzan influencia significativa [Miembro]

Daimler Truck AG	
Participación accionaria (en %)	99
Información adicional	

Accionistas que ejerzan control o poder de mando[Miembro]

Daimler Truck AG	
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:

Al 31 de diciembre de 2025, el capital social está integrado por 2,297,248,367 acciones ordinarias, divididas en tres series: 51,000 de la serie “A”, que corresponde a la porción fija y 284,655,333 y 2,012,542,034 de las series “B” y “C”, que corresponden 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 AG 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

[431000-N] Personas responsables

[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 de Contabilidad NIIF (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).

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

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 2025 y 2024 y por los años terminados en esas fechas, y (ii) los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2024 y 2023, y por los años terminados en esas fechas 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 2025 y 2024 y por los años terminados en esas fechas; así como los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2024 y 2023, y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 21 de abril de 2026 y 22 de abril de 2025, respectivamente, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoria.

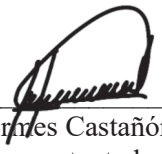
Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados señalados 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. Verónica Castro Montiel
Socia



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: +52 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Ciudad de México a 30 de abril de 2026.

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 la socia 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 2025 ("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 21 de abril de 2026, sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2025 y 2024 y por los años terminados en esas fechas, y (ii) con fecha 22 de abril de 2025, sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2024 y 2023 y por los años terminados en esas fechas, (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. Verónica Castro Montiel
Socia

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.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, Ciudad de México.
Teléfono: +52 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Ciudad de México a 30 de abril de 2026.

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 2025, 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 Contadora Pública (Licenciada en Contaduría Pública) y cuento con la certificación vigente número 15756 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 Socia 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 18808 expedido el 8 de julio de 2019, 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.

"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.

Me permito señalar que, la que suscribe como socia a cargo de la auditoría externa independiente, ha intervenido en esa calidad en la auditoría de la Emisora por 1 año, y que KPMG ha auditado a la Emisora a partir del año 2007.

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. Verónica Castro Montiel
Socia de Auditoría

Daimler México, S. A. de C. V.

Estados financieros

31 de diciembre de 2025 y 2024

(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 Comisarios 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 2025.

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 2025, así como sus resultados 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 21 de abril de 2026.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, Ciudad de México.
Teléfono: +52 (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 estados de situación financiera al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los estados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, 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. 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 de Contabilidad) 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 el Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad, del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (incluyendo las Normas Internacionales de Independencia) (Código IESBA), junto con los requerimientos de ética que son aplicables a auditorías de los estados financieros de entidades de interés público en México y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos y el Código IESBA. 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., 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.

Estimación preventiva para riesgos crediticios por $91,211 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 la 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 2025, que deberá presentarse ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores 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 de Contabilidad 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. Verónica Castro Montiel

Ciudad de México, a 21 de abril de 2026.

Daimler México, S. A. de C. V.
Avenida Santa Fe, número 428, Torre 3, Piso 12, Colonia Santa Fe Cuajimalpa, Alcaldía Cuajimalpa de Morelos, C.P. 05348, Ciudad de México, México

Estados de situación financiera

31 de diciembre de 2025 y 2024

(Cifras en miles de pesos)

Activo	2025	2024
Efectivo y equivalentes de efectivo (nota 5)	$ 3,151,202	8,210,059
Inversiones en instrumentos financieros (nota 6):		
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (valores)	3,300,000	2,613,415
Cartera de crédito con riesgo de crédito etapa 1 (nota 8(c)):		
Créditos comerciales:		
Entidades financieras	10,349,163	10,774,773
(-) Menos:		
Estimación preventiva para riesgos crediticios (nota 8(d))	(91,211)	(63,482)
Total de cartera de crédito, neto	10,257,952	10,711,291
Otras cuentas por cobrar, neto	387,172	405,749
Pagos anticipados y otros activos, neto (nota 9)	3,375	1,770
Activo por impuesto a utilidad diferido, neto (nota 12)	41,704	30,453
Total activo	$ 17,141,405	21,972,737

Pasivo y capital contable	2025	2024
Pasivo		
Títulos de crédito emitidos (nota 10)	$ 3,015,708	2,360,701
Préstamos interbancarios y de otros organismos (nota 11):		
De corto plazo	7,643,050	15,069,930
De largo plazo	3,800,000	3,500,000
	11,443,050	18,569,930
Instrumentos financieros derivados (nota 7):		
Con fines de cobertura	22,480	9,940
Otras cuentas por pagar:		
Acreedores diversos y otras cuentas por pagar (nota 14)	99,255	113,945
Pasivo por beneficios a los empleados (nota 15)	8,489	10,271
Total pasivo	14,588,982	21,064,787
Capital contable (nota 13):		
Capital contribuido:		
Capital social	1,690,471	68,184
Capital ganado:		
Reservas de capital	190,482	190,482
Resultado de ejercicios anteriores	663,585	-
Otros Resultados Integrales (ORI):		
Resultado por valuación de instrumentos financieros de cobertura de flujos de efectivo, neto (nota 7):	(15,110)	(6,958)
Remediciones por beneficios definidos a los empleados (nota 15)	(6,979)	(7,343)
Resultado neto	29,974	663,585
	861,952	839,766
Total del capital contable	2,552,423	907,950
Compromisos y contingencias (17)		
Total pasivo y capital contable	$ 17,141,405	21,972,737

Cuentas de orden:	2025	2024
Compromisos crediticios	$ 59,309,574	44,415,082

Las notas aclaratorias que se acompañan, forman parte integrante de estos estados financieros.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el monto del capital social histórico asciende a $1,690,471 y $68,184 respectivamente.

"Los presentes estados de situación financiera, se formularon de conformidad con los Criterios de Contabilidad para las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple reguladas en México, 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."

María 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, C.P. 05348, Ciudad de México, México

Estados de resultado integral

Años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024

(Cifras en miles de pesos)

		2025	2024
Ingresos por intereses (nota 16)	$	2,431,390	7,455,058
Gastos por intereses (nota 16)		(2,332,898)	(6,909,431)
Margen financiero		98,492	545,627
Estimación preventiva para riesgos crediticios (nota 8d)		(27,729)	311,953
Margen financiero ajustado por riesgos crediticios		70,763	857,580
Comisiones y tarifas pagadas		(79)	(2,526)
Resultado por intermediación, neto		-	52,329
Otros ingresos de la operación		62,415	51,870
Gastos de administración		(76,163)	(70,517)
Resultado antes de impuesto a la utilidad		56,936	888,736
Impuesto a la utilidad (nota 12)			
Causado		(34,788)	(131,572)
Diferido		7,826	(93,579)
Resultado neto	$	29,974	663,585
Otros Resultados Integrales (nota 13)			
Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo		(8,152)	(14,269)
Remediación de beneficios definidos a los empleados		364	2,109
Resultado Integral	$	22,186	651,425

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 en México, 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."

María 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, C.P. 05348, Ciudad de México, México

Estados de cambios en el capital contable

Años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024

(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 de cobertura de flujos de efectivo	Remediciones de beneficios definidos a los empleados	Total capital contable
Saldos al 31 de diciembre de 2023	$	674,960	223,084	190,482	5,939,279	7,311	(9,452)	7,025,664
Movimientos inherentes a las decisiones de los accionistas:								
Aportaciones de capital (nota 13a)		5,939,279	-	-	(5,939,279)	-	-	-
Reducción de capital (nota 13a)		(6,546,055)	(223,084)	-	-	-	-	(6,769,139)
		(606,776)	(223,084)	-	(5,939,279)	-	-	(6,769,139)
Movimientos inherentes al reconocimiento del resultado integral:								
Resultado neto		-	-	-	663,585	-	-	663,585
Otros Resultados Integrales:								
Valuación de instrumentos financieros de cobertura de flujos de efectivo (nota 13c)		-	-	-	-	(14,269)	-	(14,269)
Remediación de beneficios definidos a los empleados (nota 13c)		-	-	-	-	-	2,109	2,109
		-	-	-	663,585	(14,269)	2,109	651,425
Saldos al 31 de diciembre de 2024		68,184	-	190,482	663,585	(6,958)	(7,343)	907,950
Movimientos inherentes a las decisiones de los accionistas:								
Aportaciones de capital (nota 13a)		1,622,287	-	-	-	-	-	1,622,287
Movimientos inherentes al reconocimiento del resultado integral:								
Resultado neto		-	-	-	29,974	-	-	29,974
Otros Resultados Integrales:								
Valuación de instrumentos financieros de cobertura de flujos de efectivo (nota 13c)		-	-	-	-	(8,152)	-	(8,152)
Remediación de beneficios definidos a los empleados (nota 13c)		-	-	-	-	-	364	364
		-	-	-	29,974	(8,152)	364	22,186
Saldos al 31 de diciembre de 2025	$	1,690,471	-	190,482	693,559	(15,110)	(6,979)	2,552,423

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 en México, 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."

María 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, C.P. 05348, Ciudad de México, México

Estados de flujos de efectivo

Años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024

(Cifras en miles de pesos)

		2025	2024
Actividades de operación:			
Resultado antes de impuesto a la utilidad	$	56,936	888,736
Cambios en partidas de operación:			
Cambio de títulos de créditos emitidos, préstamos interbancarios y de otros organismos		(6,471,873)	(11,961,063)
Cambio en inversiones en instrumentos financieros (valores), neto		(686,585)	(1,863,415)
Cambio en instrumentos financieros derivados (pasivo)		894	(13,135)
Cambio en cartera de crédito, neto		453,339	22,671,957
Cambio en otras cuentas por cobrar, neto		16,972	(22,497)
Cambio en activos/pasivos por beneficios a los empleados		(1,349)	2,308
Cambio en otras cuentas por pagar y pagos de impuestos a la utilidad		(49,478)	(147,505)
Flujos netos de efectivo de actividades de operación		(6,681,144)	9,555,386
Actividades de financiamiento:			
Cobros por emisión de acciones		1,622,287	-
Pago por reducción de capital		-	(6,769,139)
Flujos netos de efectivo en actividades de financiamiento		1,622,287	(6,769,139)
(Decremento) incremento neto de efectivo y equivalentes de efectivo		(5,058,857)	2,786,247
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período		8,210,059	5,423,812
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del período	$	3,151,202	8,210,059

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 en México, 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 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".

María José Boniviento
Director General

Linaldi Huerta
Director Financiero

Daimler México, S. A. de C. V.

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024

Notas a los estados financieros

(Miles de pesos)

(1) Actividad de la Compañía-

Daimler México, S. A. de C. V. (“DMEX” o la Compañía) es una sociedad que se considera una entidad de interés público (EIP) constituida 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, C.P. 05348, Ciudad de México, México y su sitio web es www.daimler.com.mx. La Compañía 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 Daimler Truck Holding AG (DTHAG) y DTAG.

En 2024, se llevó a cabo una reestructura dentro de Grupo Daimler Truck que involucró, por una parte, la enajenación de Daimler México, S.A. de C.V. (“DMEX”), y por otra, el reembolso de la mayoría de los préstamos y conclusión de los respectivos contratos, celebrados por dicha entidad con Daimler Financial Services, SOFOM, E.N.R (SOFOM) y Daimler Financial Services México S. de R.L. de C.V. (DFSM).

La Compañía, que hasta antes del 31 de octubre de 2024 era una filial extranjera de Daimler Truck Finance Canada Inc (“DTFCI” entidad canadiense), habitualmente había otorgado préstamos a DFSM y SOFOM, las cuales son partes relacionadas de DTFCI, sin ser filiales extranjeras de la misma. Como estrategia de mitigación de riesgos fiscales en Canada, DMEX fue enajenada por DTFCI a su parte relacionada Daimler Truck AG (“DTAG” entidad alemana), con fecha de ejecución 31 de octubre de 2024, con el fin de reducir exposición a obligaciones fiscales adicionales en Canadá por el hecho de que DMEX continuara siendo filial extranjera de DTFCI.

(2) Autorización y bases de presentación-

Autorización-

El 20 de abril de 2026, 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 2025 adjuntos se someterán a la aprobación de la próxima Asamblea de Accionistas.

(Continúa)



Bases de presentación-

(a) Declaratoria de cumplimiento-

Los estados financieros adjuntos de la Compañía están preparados de conformidad 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) mexicanas definida por el Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera y de Sostenibilidad, A. C. (CINIF) en la NIF A-1 “Marco Conceptual de las Normas de Información Financiera”, 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 tomando en consideración que las entidades realizan operaciones especializadas.

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 Normas de Información Financiera (NIF) mexicanas, se aplicarán las bases de supletoriedad previstas en la NIF A-1, Capítulo 90 "Supletoriedad", y sólo en caso de que las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) a que se refiere la NIF A-1 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 los Criterios de Contabilidad.

(Continúa)

(b) Importancia relativa-

De acuerdo con lo previsto en los Criterios de Contabilidad, la información financiera deberá tomar en cuenta lo establecido en la NIF A-1 "Marco conceptual de las Normas de Información Financiera", Capítulo 80 "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 fundamentales y de mejora, tales como la relevancia, la representación fiel, la comparabilidad, la verificabilidad, la oportunidad y la comprensibilidad con base en lo previsto en la NIF A-1, Capítulo 40 "Características cualitativas de los estados financieros" (NIF A-1, Capítulo 40).La Administración deberá considerar la importancia relativa en términos de la NIF A-1, Capítulo 40, es decir, deberán mostrar aspectos más importantes 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-

En la preparación de los estados financieros la Administración ha realizado juicios y estimaciones acerca del futuro, incluyendo aquellos riesgos y oportunidades relacionados con el clima, que afectan la aplicación de las políticas contables de la Compañía, 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. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones y suposiciones.

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 siguientes notas:

- Notas 3(f) y 8 - Cartera de crédito: definición del modelo de negocio, ya sea para cobrar principal e interés (IFCPI), o para cobrar y 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 que se mencionan en la página siguiente.

(Continúa)

- 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.

Bases de medición

Los estados financieros se han preparado sobre la base del costo histórico, excepto en el caso de los siguientes rubros de los estados financieros, que se miden sobre una base alternativa en cada fecha de reporte:

Rubro	**Bases de medición**
Instrumentos financieros derivados	Valor razonable
Instrumentos financieros no derivados a valor razonable con cambios en el estado de resultados	Valor razonable

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.

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 valuación, como se describen a continuación:

Nivel 1: precios cotizados (no-ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.

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).

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).

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.

(Continúa)

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 antes mencionados 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 o “USD”.

(e) Presentación del estado de resultado integral-

En cumplimiento con el criterio de contabilidad 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 periodo y se denomina “Estado de resultado integral”. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el ORI está representado por el resultado neto, el resultado por valuación de instrumentos financieros de cobertura de flujos de efectivo y la remedición de beneficios definidos a los empleados de conformidad con la NIF D-3 “Beneficios a los empleados”.

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

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

(Continúa)

(3) Políticas contables importantes-

Las políticas contables que se muestran a continuación se han aplicado uniformemente en la preparación de los estados financieros que se presentan y han sido aplicadas consistentemente por la Compañía.

(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 Central en función a la inflación.

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

		Inflación	
31 de diciembre de	UDI	Del año	Acumulada
2025	8.665387	3.89%	13.32%
2024	8.340909	4.50%	17.34%
2023	7.981602	4.38%	20.83%

(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 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 de cierre de jornada 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".

(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 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.

(Continúa)

(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.
- 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.
- 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.

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.

(Continúa)

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 2025 y 2024, 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 (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:

- 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 financieros están financiando o las salidas de efectivo esperadas, o realizar flujos de efectivo mediante la venta de los instrumentos financieros;

- 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 financieros 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 financiero. 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.

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 compraventa 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 financieros 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.
Instrumentos financieros para cobrar y vender (IFCV)	Estos instrumentos financieros 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 resultados. 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, las ganancias y pérdidas acumuladas en otros resultados integrales se reclasifican en resultados. La valuación de los instrumentos financieros de esta categoría designados como partida cubierta por derivados de cobertura a valor razonable, es reconocida en el rubro de “Resultado por intermediación”.

(Continúa)

iii. Bajas

La Compañía da de baja 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.

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.

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.

(Continúa)

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".

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.

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:*

  Es un IFD mediante el cual se establece la obligación bilateral de intercambiar flujo de efectivo en fechas futuras preestablecidas, sobre un valor nominal o de referencia durante un periodo determinado. 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”.

(Continúa)

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 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 en los ORI.

Documentos de cobro inmediato – Los documentos de cobro inmediato a que se refiere el criterio de contabilidad 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.

(Continúa)

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.

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.

(Continúa)

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.

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.

(Continúa)

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 a continuación:

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.

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.

(Continúa)

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, no se reclasificarán al rubro de “Etapa 3”:

- 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.

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 que se mencionan en la página siguiente.

(Continúa)

— 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.

(Continúa)

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 Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) sobre lo siguiente:

- origen de las estimaciones;
- metodología para su determinación;
- monto de estimaciones por constituir

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.

(Continúa)

i. Entidades financieras.

ii. Personas morales no incluidas en las fracción anterior 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 tabla que se muestra a continuación:

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%

(Continúa)

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, neto”.

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 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.

(Continúa)

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

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

El impuesto a la utilidad 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 impuesto a la utilidad 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).

(j) Títulos 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 estado de situación financiera 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.

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.

(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.

(Continúa)



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.

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 2025 y 2024, 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.

(Continúa)

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 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.

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el estado de situación financiera, 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.

Beneficios Post-Empleo

Planes de contribución definida

Las obligaciones por aportaciones a planes de contribución definida se reconocen en resultados a medida en que los servicios relacionados son prestados por los empleados.

Planes de beneficios definidos

La obligación neta de la Compañía correspondiente a los planes de beneficios definidos por plan de pensiones y prima de antigüedad se calcula de forma separada para cada plan, estimando el monto de los beneficios futuros que los empleados han ganado en el ejercicio actual y en ejercicios anteriores, descontando dicho monto y deduciendo al mismo, el valor razonable de los activos del plan.

El cálculo de las obligaciones por los planes de beneficios definidos se realiza anualmente por actuarios certificados en pasivos laborales contingentes, utilizando el método de crédito unitario proyectado.

El costo laboral del servicio actual, el cual representa el costo del período de beneficios al empleado por haber cumplido un año más de vida laboral con base en los planes de beneficios, se reconoce en los gastos de operación.

(Continúa)

La Compañía determina el gasto por intereses neto sobre el pasivo neto por beneficios definidos del período, multiplicando la tasa de descuento utilizada para medir la obligación de beneficio definido por el pasivo neto definido al inicio del período anual sobre el que se informa, tomando en cuenta los cambios en el pasivo neto por beneficios definidos durante el período como consecuencia de estimaciones de las aportaciones y de los pagos de beneficios. El interés neto se reconoce dentro de los gastos de operación.

Las remediciones (antes ganancias y pérdidas actuariales), resultantes de diferencias entre las hipótesis actuariales proyectadas y reales al final del período, se reconocen en el período en que se incurren como parte del ORI dentro del capital contable.

(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 2025 y 2024, como se muestra a continuación:

Miles de dólares		**2025**	**2024**
Activos (principalmente efectivo y equivalentes de efectivo)	$	163,580	343,009
Pasivos (principalmente títulos de crédito emitidos, préstamos bancarios y de otros organismos)		(170,411)	(346,951)
Posición (pasiva) neta		**(6,831)**	**(3,942)**
Posición valorizada, neta	$	(122,731)	(79,898)

(Continúa)

El tipo de cambio del peso en relación con el dólar al 31 de diciembre de 2025 y 2024, fue de $17.9667 y 20.2683 pesos y al 20 de abril de 2026, fecha más cercana a la emisión de los estados financieros fue de $17.3019, Estos tipos de cambio son los emitidos por el Banco Central a la fecha de cierre de los estados financieros.

(5) Efectivo y equivalentes de efectivo-

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el rubro de efectivo y equivalentes de efectivo se integra como se muestra a continuación:

Efectivo y equivalentes de efectivo:		**2025**	**2024**
Depósitos bancarios en moneda nacional	$	212,209	2,271,252
Efectivo y equivalentes de efectivo en moneda extranjera*		2,938,993	5,938,807
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	**$**	**3,151,202**	**8,210,059**

* Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el efectivo y equivalentes de efectivo corresponden a depósitos por 163,580 y 293,009 miles de dólares, a plazos de vencimiento de 1 día y con tasas de rendimiento de 3.72% y 4.47% respectivamente.

Los intereses ganados por efectivo y equivalentes de efectivo en moneda extranjera ascendieron a $141,503 y $221,864, al 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente (ver nota 16b).

(6) Inversiones en instrumentos financieros-

Las inversiones en instrumentos financieros corresponden a instrumentos financieros para cobrar principal e interés, al 31 de diciembre de 2025 corresponde a un pagaré por un monto valorizado de $1,800,000 miles de pesos con un plazo de vencimiento de 3 días, a una tasa de rendimiento de 6.88%, así como a pagarés por un monto valorizado de $1,500,000 miles de pesos con un plazo de vencimiento de 7 días, a una tasa de rendimiento de 7.25%.

Las inversiones en instrumentos financieros corresponden a instrumentos financieros para cobrar principal e interés, al 31 de diciembre de 2024 corresponde a un pagaré por un monto valorizado de $2,613,415 miles de pesos con un plazo de vencimiento de 7 días, a una tasa de rendimiento de 10.10%, así como a pagarés por un monto valorizado de 50,000 dólares con un plazo de vencimiento de 15 días, a una tasa de rendimiento de 4.25%.

Los intereses ganados por inversiones en instrumentos financieros ascendieron a $239,891 y $132,527 por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente (ver nota 16b).

Clasificaciones contables y valores razonables

En la siguiente hoja se muestra la tabla con los importes en libros y los valores razonables de los activos financieros al 31 de diciembre de 2025 y 2024, incluyendo sus niveles en la jerarquía del valor razonable y con base en los modelos de negocio determinados por la Compañía. Las tablas no incluyen información para los activos y pasivos financieros no medidos a valor razonable si el importe en libros es una aproximación razonable del valor razonable.

(Continúa)

Instrumentos financieros al 31 de diciembre	**2025**	**2024**
Valor en libros:		
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés	3,300,000	2,613,415
Total	**3,300,000**	**2,613,415**
Valor razonable:		
Nivel 1	3,300,000	2,613,415
Total	**3,300,000**	**2,613,415**

(7) Instrumentos financieros derivados

Derivados con fines de cobertura

Al 31 de diciembre 2025 y 2024, las operaciones financieras con fines de cobertura se integran como sigue:

2025

Instrumento	**Operación**		**Valor razonable**		**Nocional**	
			Activo	**Pasivo**	**Activo**	**Pasivo**
Cobertura de valor razonable:						
Interest Rate Swaps (IRS)		$	-	(22,480)	-	(3,000,000)
		$	**-**	**(22,480)**	**-**	**(3,000,000)**

2024

Instrumento	**Operación**		**Valor razonable**		**Nocional**	
			Activo	**Pasivo**	**Activo**	**Pasivo**
Cobertura de valor razonable:						
Interest Rate Swaps (IRS)		$	-	(9,940)	-	(2,360,000)
		$	**-**	**(9,940)**	**-**	**(2,360,000)**

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, 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.

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 conforme 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).

(Continúa)

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 crédito 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 2025 y 2024, asciende a $(8,152) y $(14,269), respectivamente, y se presenta dentro del capital contable (nota 13).

Clasificaciones contables y valores razonables

La tabla a continuación muestra los importes en libros y los valores razonables de los activos y pasivos financieros al 31 de diciembre de 2025 y 2024, incluyendo sus niveles en la jerarquía del valor razonable y con base en los modelos de negocio determinados por la Compañía. Las tablas no incluyen información para los activos y pasivos financieros no medidos a valor razonable si el importe en libros es una aproximación razonable del valor razonable.

Instrumentos financieros
al 31 de diciembre

	2025		2024	
Valor en libros:	**Activo**	**Pasivo**	**Activo**	**Pasivo**
Instrumentos de cobertura a VRCR	-	(22,480)	-	(9,940)
Total	**-**	**(22,480)**	**-**	**(9,940)**
Valor razonable:				
Nivel 1	-	(22,480)	-	(9,940)
Total	**-**	**(22,480)**	**-**	**(9,940)**

(Continúa)

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 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 2025	Gastos por intereses 2025	Utilidad integral del ejercicio 2025	Reclasificación de la utilidad integral a resultado del ejercicio 2025	Rubro del estado de resultados afectado	Partida cubierta	Inefectividad reconocida en resultados 2025
Cobertura de créditos de tasa variable a tasas fija en moneda nacional	Tasas variables de instrumentos financieros	IRS: Paga variable y recibe fija	$ (22,480)	(293)	125	-	Gasto por intereses	Créditos bancarios	-

Descripción de la cobertura	Naturaleza del riesgo cubierto	Instrumento(s) designado(s) como cobertura	Valor razonable 2024	Gastos por intereses 2024	Utilidad integral del ejercicio 2024	Reclasificación de la utilidad integral a resultado del ejercicio 2024	Rubro del estado de resultados afectado	Partida cubierta	Inefectividad reconocida en resultados 2024
Cobertura de créditos de tasa variable a tasas fija en moneda nacional	Tasas variables de instrumentos financieros	IRS: Paga variable y recibe fija	$ (9,940)	(57,057)	36,319	-	Gasto por intereses	Créditos bancarios	-

(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 establecidas, el Grupo Daimler Truck aplica un enfoque de financiamiento centralizado la cual prevé enfocarse en el financiamiento local.

La Compañía 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 2025 y 2024, la cartera de crédito vigente, se integra como se indica a continuación:

		2025	
		Moneda nacional	**Total**
Etapa 1			
Créditos comerciales			
Entidades financieras	$	10,349,163	10,349,163
Total de cartera en Etapa 1	**$**	**10,349,163**	**10,349,163**

(Continúa)

		2024	
		Moneda nacional	**Total**
Etapa 1			
Créditos comerciales			
Entidades financieras	$	10,774,773	10,774,773
Total de cartera en Etapa 1	**$**	**10,774,773**	**10,774,773**

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 las tasas promedio anuales de rendimiento de las carteras de crédito en pesos fue de 9.0% y 11.04%, respectivamente.

Los saldos por cobrar a partes relacionadas que integran la cartera de crédito al 31 de diciembre de 2025 y 2024, se integran como se muestra en la tabla siguiente:

Cuentas por cobrar:		**2025**	**2024**
Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. (1)	$	4,620,878	6,947,624
Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM, E. N. R. (2)		5,728,285	3,827,149
	$	**10,349,163**	**10,774,773**

(1) Al 31 de diciembre de 2025 el saldo por cobrar con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V., corresponde principalmente a préstamos en pesos por un valor total de $4,600,000 con vencimientos en febrero de 2027, a tasas de interés de entre el 10.03% y el 10.82%.

Al 31 de diciembre del 2024 el saldo por cobrar con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V., corresponde principalmente a préstamos en pesos por un valor total de $6,910,000 con vencimientos en diciembre de 2026, a tasas de interés de entre el 10.82% y el 11.25%.

(2) Al 31 de diciembre de 2024 el saldo por cobrar con Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM E.N.R, corresponde principalmente a préstamos en pesos con un valor total de $5,700,000 con vencimientos en diciembre de 2027, a tasas de interés de entre el 8.25% y 10.82%.

Al 31 de diciembre del 2024 el saldo por cobrar con Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM E.N.R, corresponde principalmente a préstamos en pesos con un valor total de $3,800,000 con vencimientos en diciembre de 2026, a tasas de interés de entre el 10.63% y 11.23%.

En 2024, se llevó a cabo una reestructura dentro de Grupo Daimler Truck que involucró el reembolso de la mayoría de los préstamos y conclusión de los respectivos contratos, celebrados por dicha entidad con Daimler Financial Services, SOFOM, E.N.R y Daimler Financial Services México, razón por la cual se observa una variación significativa en el comparativo de ambos años en la cartera de crédito de la Compañía.

El ingreso por intereses correspondiente a la cartera de crédito por los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, ascienden a $1,020,799 y $3,554,950, respectivamente, los cuales están registrados en el rubro de “Ingreso por intereses” (nota 16b).

(Continúa)

(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.

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 2025 y 2024, son las que se muestran a continuación:

	2025		
Categoría	**PI**	**SP**	**EI**
Créditos comerciales	1.96%	45%	$5,174,583

	2024		
Categoría	**PI**	**SP**	**EI**
Créditos comerciales	1.57%	45%	$5,387,386

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 2025 y 2024, se presenta a continuación:

		Cartera evaluada	Estimación preventiva para riesgos crediticios
Grado de riesgo de cartera evaluada		**31 diciembre de 2025**	**31 diciembre de 2025**
A-1	$	4,620,877	23,515
A-2		5,728,286	67,696
Total de la cartera evaluada	$	**10,349,163**	**91,211**

		Cartera evaluada	Estimación preventiva para riesgos crediticios
Grado de riesgo de cartera evaluada		**31 diciembre de 2024**	**31 diciembre de 2024**
A-1	$	6,947,624	20,849
A-2		3,827,149	42,633
Total de la cartera evaluada	$	**10,774,773**	**63,482**

Los movimientos de la estimación preventiva para riesgos crediticios por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, se analizan a continuación:

Etapa 1		**2025**	**2024**
Saldo al 1 de enero	$	63,482	375,435
Reconocimiento/(Liberación) de estimaciones:			
Reconocidos en resultados		27,729	(311,953)
Saldo al 31 de diciembre de	**$**	**91,211**	**63,482**

(Continúa)

(9) Pagos anticipados y otros activos -

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los pagos anticipados y otros activos se integran de gastos de colocación de deuda por amortizar por $3,375 y $1,770, 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. A partir del 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 2025 y 2024, la Compañía tenía suscritos los siguientes Certificados Bursátiles de corto y largo plazo, como se muestra a continuación:

		2025	2024
Corto plazo			
Al 31 de diciembre del 2024 la deuda no circulante de Certificados Bursátiles en pesos, que devenga intereses a tasas flotantes de TIIE1M+0.46, con vencimientos hasta diciembre 2025.	$	-	2,360,000
Largo plazo			
Al 31 de diciembre del 2025 la deuda no circulante de Certificados Bursátiles en pesos, que devenga intereses a tasas flotantes de TIIE1M+0.88, con vencimientos hasta junio 2027.	$	3,000,000	-
Total de Certificados Bursátiles		3,000,000	2,360,000
Intereses devengados por pagar		15,708	701
Total de títulos de crédito emitidos	**$**	**3,015,708**	**2,360,701**

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los vencimientos anuales de Certificados Bursátiles son como sigue:

2025		
		Importe
2027		3,015,708
	$	**3,015,708**

2024		
		Importe
2025		2,360,701
	$	**2,360,701**

(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 2025 y 2024, el descuento asciende a $3,375 y $1,770, 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 2025 y 2024, ascienden a $346,054 y $280,615, respectivamente, los cuales están registrados en el rubro de “Gastos por intereses” (nota 16b).

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, 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 2025 y 2024, los préstamos de bancos y de otros organismos a corto y largo plazo, se integran como se muestra a continuación:

		2025		
Préstamos bancarios y de otros organismos		**Corto plazo**	**Largo plazo**	**Total**
Préstamos bancarios	$	3,500,000	3,800,000	7,300,000
Intereses devengados de préstamos bancarios		31,376	-	31,376
Préstamos con partes relacionadas		4,111,674	-	4,111,674
	$	**7,643,050**	**3,800,000**	**11,443,050**

		2024		
Préstamos bancarios y de otros organismos		**Corto plazo**	**Largo plazo**	**Total**
Préstamos bancarios	$	4,850,000	3,500,000	8,350,000
Intereses devengados de préstamos bancarios		25,534	-	25,534
Préstamos con partes relacionadas		10,194,396	-	10,194,396
	$	**15,069,930**	**3,500,000**	**18,569,930**

(Continúa)

Los préstamos a corto y largo plazo con bancos al 31 de diciembre de 2025 y 2024, se detallan a continuación:

		2025	2024
Corto plazo			
Al 31 de diciembre del 2025 la deuda circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas anuales de hasta 10.72%, con vencimientos hasta diciembre de 2026; y al 31 de diciembre del 2024 la deuda circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas anuales de hasta 11.13%, con vencimientos hasta agosto de 2025.	$	3,500,000	4,850,000
Largo plazo			
Al 31 de diciembre del 2025 la deuda no circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas anuales de hasta 9.93% con vencimientos posteriores a diciembre 2026; y al 31 de diciembre del 2024 la deuda no circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas anuales de hasta 10.23% con vencimientos posteriores a diciembre 2025.		3,800,000	3,500,000
Intereses devengados por pagar		31,376	25,534
Total deuda		7,331,376	8,375,534
Menos vencimientos circulantes		3,531,376	4,875,534
Deudas a largo plazo	**$**	**3,800,000**	**3,500,000**

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los vencimientos anuales de los préstamos bancarios a corto y largo plazo son como se muestra a continuación:

	2025	
		Importe
2026	$	3,531,376
2027		3,800,000
	$	**7,331,376**

	2024	
		Importe
2025	$	4,875,534
2026		3,500,000
	$	**8,375,534**

En 2024, se llevó a cabo una reestructura dentro de Grupo Daimler Truck que involucró, el reembolso de la mayoría de los préstamos y conclusión de los respectivos contratos, celebrados por dicha entidad motivo por el cual se muestra un decremento considerable en el comparativo de ambos años en la cartera mostrada.

(Continúa)

El gasto por interés correspondiente a los préstamos bancarios por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, asciende a $744,568 y $2,600,072, respectivamente, los cuales están registrados en el rubro de “Gastos por intereses” (ver nota 16b).

Los saldos a corto plazo con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2025 y 2024, se detallan a continuación:

		2025	2024
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R. L. de C. V. (1)	$	3,908,332	8,965,800
Daimler Manufactura, S. A. de C. V. (2)		203,342	151,912
Daimler Financial Services, S. A. de C. V. SOFOM E.N.R. (3)		-	398,711
Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. (4)		-	376,555
Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C. V. (5)		-	301,418
Total de cuentas por pagar a partes relacionadas	**$**	**4,111,674**	**10,194,396**

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

(1) Al 31de diciembre de 2025 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 $902,145 con vencimiento en enero de 2026 a una tasa de interés de 4.57%, así como a una inversión en dólares con un valor total de $167,320 USD con vencimiento en enero de 2026 a una tasa de interés de 3.61%.

Al 31 de diciembre del 2024 el saldo por pagar corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $2,011,442 con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 10.19%, así como a una inversión en dólares con un valor total de $343,115 USD con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 4.47%.

(2) Al 31 de diciembre de 2025 el saldo por pagar con Daimler Manufactura,S.A. de C.V. corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $148,942 con vencimiento en enero de 2026 a una tasa de interés de 4.57%, así como a una inversión en dólares con un valor total de $3,028 USD con vencimiento en enero de 2026 a una tasa de interés de 3.61%.

Al 31 de diciembre del 2024 el saldo por pagar corresponde a una inversión en pesos con un valor de $98,850 con vencimiento en enero 2025 a una tasa de interés de 10.19%, así como una inversión en dólares con un valor de $2,618 USD con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 4.47%.

(3) Al 31 de diciembre de 2025 no se contó con inversión en pesos y dólares.

Al 31 de diciembre de 2024 el saldo por pagar con con Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM E.N.R corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $365,488 con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 10.19%, así como a una inversión en dólares con un valor total de $159 USD con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 4.47% más, $30,000 que corresponden a un pago generado por la reestructura corporativa.

(4) Al 31 de diciembre de 2025 no se contó con inversión en pesos y dólares.

Al 31 de diciembre de 2024 el saldo por pagar con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C.V., corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $318,091 con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 10.19%, así como a una inversión en dólares con un valor total de $1,059 USD con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 4.47% más, $37,000 que corresponden a un pago generado por la reestructura corporativa.

(Continúa)

(5) Al 31 de diciembre del 2025 no se contó con inversión en pesos y dólares.

Al 31 de diciembre del 2024 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 $301,418 con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 10.19%.

El gasto por interés correspondiente a los préstamos con partes relacionadas por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024 asciende a $243,483 y $495,120, respectivamente los cuales están registrados en el rubro de “Gastos por intereses” (ver nota 16b).

(12) Impuestos a la utilidad (Impuesto Sobre la Renta (ISR) y PTU causada)

La Ley de Impuesto Sobre la Renta (ISR) establece una tasa del 30% para 2026 y años posteriores.

El gasto por impuesto a la utilidad por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, se integra como se muestra a continuación:

En los resultados del periodo:		**2025**	**2024**
ISR sobre base fiscal	$	34,788	131,572
ISR diferido		(7,826)	93,579
	$	**26,962**	**225,151**

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		**2025**	**2024**
Gasto esperado por impuesto a la utilidad	$	17,081	266,621
Gastos no deducibles		974	20,734
Prestaciones exentas para los trabajadores no deducibles		981	393
Efectos de inflación, neto		(15,034)	(61,385)
Exceso en la provisión de ejercicios anteriores, neto		-	(3,717)
Ingresos acumulables no contables		24,199	-
Otros		(1,239)	2,505
	$	26,962	225,151

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 2025 y 2024, se menciona a continuación:

Diferencias temporales		**2025**	**2024**
Reservas para pérdidas crediticias	$	27,363	19,045
Otras provisiones		7,597	8,426
Instrumentos financieros derivados		6,744	2,982
Activos por impuestos diferidos		**41,704**	**30,453**
Total activo por impuestos diferidos	**$**	**41,704**	**30,453**

(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 estado de situación financiera, 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		**2025**	**2024**
Saldo inicial de activo por impuesto diferido	$	30,453	118,316
Ingreso en el estado de resultados		7,826	(93,579)
(Ingreso) por impuesto diferido en pérdidas actuariales no realizadas		(69)	(399)
Gasto por impuesto diferido por utilidades/pérdidas no realizadas por instrumentos financieros derivados		3,494	6,115
Saldo final activo por impuesto diferido	$	**41,704**	**30,453**

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.

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la PTU causada asciende a $2,400 y $1,450 con la limitación a 3 meses que considera la LISR.

(13) Capital contable-

a) Estructura del capital social-

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el capital social de la Compañía asciende a $1,690,471 y $68,184, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2025, el capital social está integrado por 2,297,248,367 acciones ordinarias, divididas en tres series: 51,000 de la serie “A”, que corresponde a la porción fija y 284,655,333 y 2,012,542,034 de las series “B” y “C”, que corresponden a la porción variable; al 31 de diciembre de 2024, el capital social estaba integrado por 674,960,867 acciones ordinarias, 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.

El 17 de septiembre de 2025, la Asamblea General de Accionistas aprobó un aumento de capital social en su parte variable por un monto de $1,622,287 pesos mediante la emisión de 1,622,287,500 (mil seiscientos veintidós millones doscientos ochenta y siete mil quinientos) acciones nominativas serie “C”. La totalidad de las acciones fue suscrita por el accionista mayoritario Daimler Truck AG, quien se convierte en el tenedor de dicha emisión.

(Continúa)

Al 30 de septiembre de 2024, la Asamblea General de Accionistas resolvió aprobar el aumento del capital social de la compañía en su parte variable por la cantidad de $5,939,279, aceptando como pago del aumento del capital social, la capitalización de utilidades retenidas de ejercicios anteriores, reconocidas en los últimos estados financieros de la Sociedad, aprobados en Asamblea General Anual de Accionistas.

Al 9 de octubre de 2024, se aprobó la reducción del capital social de la sociedad por la cantidad de $6,769,139, mediante la distribución parcial de capital a los accionistas de forma proporcional a su tenencia accionaria y a partir del 31 de octubre de 2024 Daimler Truck AG (DTAG) adquiere el 99.99% de las acciones representativas del capital social que correspondía a Daimler Trucks Finance Canada Inc.

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 2025 y 2024, 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 cambios en el capital contable, por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, representa el resultado de la actividad total de la Compañía durante el año, el cual se muestra a continuación:

Utilidad integral		**2025**	**2024**
Resultado neto	$	26,771	663,585
Resultado por ganancias actuariales por beneficios definidos a empleados, neto		364	2,109
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto		(8,152)	(14,269)
Total utilidad integral	$	**18,983**	**651,425**

Los movimientos del resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, son como sigue:

Ejercicio 2025		**Antes de impuestos**	**Impuestos**	**Neto de impuestos**
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	$	(11,646)	3,494	(8,152)

(Continúa)

Ejercicio 2024		Antes de impuestos	Impuestos	Neto de impuestos
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	$	(20,384)	6,115	(14,269)

d) Dividendos-

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la compañía no decretó dividendos.

(14) Acreedores diversos y otras cuentas por pagar -

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 los acreedores diversos y otras cuentas por pagar se integran como se muestra a continuación:

Acreedores diversos y otras cuentas por pagar		2025	2024
Impuesto al Valor Agregado por pagar	$	66,843	63,704
Partes relacionadas		4,052	27,093
Otros		28,360	23,148
Total de acreedores y otras cuentas por pagar	$	**99,255**	**113,945**

(15) Beneficios 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 2025 y 2024.

	2025	2024
Provisión para pensiones	$ 5,711	7,828
Seguro de gastos médicos	1,068	1,033
Provisión prima de antigüedad	1,710	1,410
	$ 8,489	**10,271**

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 2025 y 2024.

	2025	2024
Valor presente de las obligaciones por beneficios definidos	$ 8,489	10,271
Menos: valor razonable de los activos del plan	-	-
Estado del financiamiento	$ 8,489	10,271

(Continúa)

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:

		2025	2024
Valor presente de las obligaciones al 1 de enero	$	10,271	10,471
Remediaciones		(433)	(2,507)
Costo de intereses		997	923
Costo del servicio actual		679	1,384
Pagos con cargo a la reserva		(3,025)	-
Obligación por beneficios definidos, neta	**$**	**8,489**	**10,271**

Remediaciones reconocidas en la cuenta de Otros Resultados Integrales (ORI)

		2025	2024
Monto acumulado al 1 de enero	$	-	-
Reconocidas en el ejercicio		(433)	(2,507)
Monto acumulado al 31 de diciembre	**$**	**(433)**	**(2,507)**

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 2025 y 2024 no existieron modificaciones actuariales que registrar.

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

	2025	2024
Tasas de descuento	9.50%	10.25%
Rendimiento esperado de los activos del plan	9.50%	10.25%
Incremento estimado en las remuneraciones	5.5%	5.00%
Inflación de largo plazo	4%	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.

(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

		2025	2024
Incremento análisis de sensibilidad por tasas de descuento 0.25	$	8,117	10,145
Decremento análisis de sensibilidad por tasas de descuento 0.25		8,354	10,400

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

(16) Información adicional sobre resultados e indicadores financieros.

a) Información sobre la entidad- (no auditados)

	2025	2024
Eficiencia operativa (gastos de administración y promoción/activo total)	0.44%	0.32%
ROE (utilidad neta/capital contable)	1.05%	73.09%
ROA (utilidad neta/activo total)	0.16%	3.02%
Liquidez (activos líquidos/pasivos líquidos) *	84.41%	71.82%
Margen financiero del año ajustado por riesgos crediticios/Activos productivos **	0.42%	3.97%

* 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.

(Continúa)

b) Margen financiero

Los componentes del margen financiero por los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, se analizan como se muestra a continuación:

		2025	2024
Ingresos por intereses provenientes de:			
Cartera de crédito (Nota 8)	$	1,020,799	3,554,950
Fluctuación cambiaria		1,028,904	3,475,525
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 5)		141,503	221,864
Inversiones en instrumentos financieros (Nota 6)		239,891	132,527
Instrumentos financieros derivados		293	70,192
Total de ingresos por intereses	$	**2,431,390**	**7,455,058**

		2025	2024
Gastos por intereses provenientes de:			
Préstamos interbancarios y de otros organismos (nota 11)	$	744,568	2,600,072
Fluctuación cambiaria		998,793	3,533,624
Partes relacionadas (nota 11)		243,483	495,120
Títulos de crédito emitidos (nota 10)		346,054	280,615
Total de gastos por intereses	$	**2,332,898**	**6,909,431**

(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 2025 y 2024, el gasto total por rentas ascendió a $4,863 y $4,646, respectivamente.

(Continúa)

(18) Pronunciamientos normativos emitidos recientemente –

El Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera y de Sostenibilidad, A. C. (CINIF) ha emitido las NIF y Mejoras que se mencionan a continuación:

NIF A-2 Incertidumbres sobre negocio en marcha- Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2026. Establece los requerimientos aplicables a una entidad cuando se trata de un negocio en marcha o cuando no es un negocio en marcha, conforme se menciona a continuación:

Si es negocio en marcha, debe utilizar las NIF en su conjunto para la preparación de sus estados financieros y, de acuerdo con el supuesto en que se ubique de los aquí mencionados, se requiere:

- negocio en marcha sin incertidumbres importantes: No es necesario que realice una revelación explícita a este respecto;

- negocio en marcha con incertidumbres importantes: revelar las incertidumbres importantes, las acciones de mitigación y juicios y supuestos empleados por la administración como parte de la evaluación sobre la capacidad de la entidad para continuar como negocio en marcha; o

- negocio en marcha en reorganización legal: revelar que la entidad está en proceso de reorganización legal y, en materia de presentación, en el estado de situación financiera se requiere separar los pasivos sujetos a convenio, mientras que en el estado de resultado integral se requiere separar los efectos de ganancia o pérdida a consecuencia de la reorganización.

Si no es negocio en marcha, para la preparación de sus estados financieros debe utilizarse el valor neto de realización para la valuación de activos y pasivos; permite reconocer activos intangibles que antes no se habían reconocido, siempre y cuando puedan valuarse confiablemente y se espere que generarán beneficios económicos a la entidad como consecuencia de la liquidación. Cambia el requerimiento de estados financieros básicos para solo requerir el estado de activos (pasivos) netos en liquidación y el estado de cambios en los activos netos (pasivos) netos en liquidación.

NIF B-1 Bases para la preparación de los estados financieros- Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2028. Deja sin efecto la NIF B-1, Cambios contables y correcciones de errores. Busca alinear la norma con las Normas de Contabilidad NIIF, específicamente NIC 8 y NIIF 18 que entrarán en vigor en 2027, y fortalecer los criterios para selección, aplicación y revelación de políticas contables, promoviendo transparencia y consistencia en la preparación de estados financieros. Principales cambios:

- Amplia su alcance y redefine su objetivo: ahora establece las bases generales para la preparación y presentación de estados financieros, no solo cambios contables y correcciones de errores.
- Elimina el concepto genérico “cambio contable”, dando tratamiento específico a estimaciones, reclasificaciones y estructura de la entidad.
- Incorpora las políticas contables como eje central, con reglas para su definición, cambios y revelación
- Incorpora normas generales de preparación, presentación y revelación en los estados financieros, que antes se incluían en el marco conceptual.

NIF B-3 Estado de resultado integral- Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1o. de enero de 2028. Deja sin efecto la anterior NIF B-3, Estado de resultado integral. Se alinea con la Norma de Contabilidad NIIF 18 (Presentación e Información a Revelar en los Estados Financieros) que entra en vigor en 2027, para actualizar la estructura y revelaciones del estado de resultado integral, asegurando comparabilidad internacional y mayor utilidad para la toma de decisiones. Entre los principales cambios se incluyen los siguientes:

- Establece que, al elaborar el estado de resultado integral, además de aplicar esta NIF, una entidad debe atender a lo establecido en la NIF B-1, Bases para la preparación de los estados financieros.
- Cambia la estructura del estado de resultado integral, clasificando ingresos, costos y gastos en cinco categorías: operación, inversión, financiamiento, impuestos a la utilidad y operaciones discontinuadas.
- Elimina el rubro “Resultado Integral de Financiamiento” (RIF); ahora las partidas se presentan en la categoría que les dio origen.
- Establece normas específicas para entidades con actividades principales de negocio en inversión o financiamiento, que permiten reclasificar dichas partidas como operación.
- Incorpora una revelación obligatoria para EIP de Medidas de Desempeño (MDM) definidas por la Máxima Autoridad en la Toma de Decisiones de Operación, con conciliación y explicación detallada.

La Administración estima que la adopción de estas nuevas NIF no generará efectos importantes.

Mejoras a las NIF 2025 y 2026

En diciembre de 2025 y 2024, el CINIF emitió los documentos llamados “Mejoras a las NIF 2026” y “Mejoras a las NIF 2025”, respectivamente, que contienen modificaciones puntuales a algunas NIF ya existentes. Las principales mejoras que generan cambios contables son las siguientes:

NIF C-19 Instrumentos financieros por pagar- Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1º. de enero de 2026. Cualquier cambio que genere debe reconocerse conforme a la NIF B-1. Esta mejora adiciona ciertos requisitos para dar de baja un pasivo financiero cuando se realiza su pago en efectivo utilizando un sistema de pagos electrónico.

NIF C-19 Instrumentos financieros por pagar y NIF C-20 Instrumentos financieros para cobrar principal e interés- Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1º. de enero de 2026. Cualquier cambio que genere debe reconocerse conforme a la NIF B-1. Esta mejora adiciona requerimientos aplicables a Entidades de Interés Público (EIP) respecto a revelar información que permita a los usuarios de los estados financieros conocer la incertidumbre de los flujos de efectivo futuros, como inversionista y/o emisor de este tipo de instrumentos.

NIF B-11 Disposición de activos de larga duración y operaciones discontinuadas- Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1º. de enero de 2026. Cualquier cambio que genere debe reconocerse conforme a la NIF B-1. Esta mejora especifica cómo presentar los estados de flujos de efectivo en forma comparativa cuando en el periodo existen efectos derivados de la disposición de activos de larga duración y de la discontinuación de operaciones.

NIF C-10, Instrumentos financieros para cobrar principal e interés - Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1º. de enero de 2026. Cualquier cambio que genere debe reconocerse conforme a la NIF B-1. Esta mejora modifica la norma para considerar como instrumentos financieros derivados (IFD), contratos específicos, solo en los casos en los que la entidad, en su valuación inicial, los designa como valuados a valor razonable con cambios en resultados para evitar una asimetría contable. Adicionalmente, precisa que sólo los instrumentos financieros (IF) contratados con terceros (partes externas a la entidad informante, ya sea al grupo consolidado o a la entidad individual) pueden calificar como instrumentos de cobertura.

La Administración estima que la adopción de estas mejoras a las NIF no generará efectos importantes.

Daimler México, S. A. de C. V.

Estados financieros

31 de diciembre de 2024 y 2023

(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 2024.

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 2024, así como sus resultados 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 22 de abril de 2025.

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 estados de situación financiera al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los estados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por los años terminado en esas fechas, 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 2024 y 2023, 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

sLas 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., 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.

Estimación preventiva para riesgos crediticios por $63,482 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 2024 y 2023, 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.

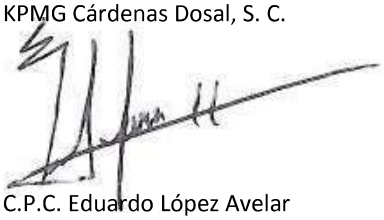
(Continúa)

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 22 de abril de 2025.

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 2024 y 2023

(Cifras en miles de pesos)

Activo	2024	2023
Efectivo y equivalentes de efectivo (nota 5)	$ 8,210,059	5,423,812
Inversiones en instrumentos financieros (nota 6):		
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés (valores)	2,613,415	750,000
Instrumentos financieros derivados (nota 7):		
Con fines de cobertura	-	20,644
Cartera de crédito con riesgo de crédito etapa 1 (nota 8(c)):		
Créditos comerciales:		
Entidades financieras	10,774,773	33,758,683
(-) Menos:		
Estimación preventiva para riesgos crediticios (nota 8(d))	(63,482)	(375,435)
Total de cartera de crédito, neta	10,711,291	33,383,248
Otras cuentas por cobrar, neto	405,749	383,252
Activo por impuesto a utilidad diferido, neto (nota 12)	30,453	118,316
Pagos anticipados y otros activos, neto (nota 9)	1,770	3,540
Total activo	$ 21,972,737	40,082,812

Pasivo y capital contable	2024	2023
Pasivo		
Títulos de crédito emitidos (nota 10)	$ 2,360,701	2,381,176
Préstamos interbancarios y de otros organismos (nota 11):		
De corto plazo	15,069,930	24,110,518
De largo plazo	3,500,000	6,400,000
	18,569,930	30,510,518
Instrumentos financieros derivados (nota 7):		
Con fines de cobertura	9,940	23,335
Otras cuentas por pagar:		
Acreedores diversos y otras cuentas por pagar (notas 14)	113,945	131,648
Pasivo por beneficios a los empleados (nota 15)	10,271	10,471
Total pasivo	21,064,787	33,057,148
Capital contable (nota 13):		
Capital contribuido:		
Capital social	68,184	674,960
Prima en emisión de acciones	-	223,084
	68,184	898,044
Capital ganado:		
Reservas de capital	190,482	190,482
Resultado de ejercicios anteriores	-	4,844,375
Otros resultados integrales (ORI):		
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto (nota 7):	(6,958)	7,311
Remediciones por beneficios definidos a los empleados	(7,343)	(9,452)
Resultado neto	663,585	1,094,904
	839,766	6,127,620
Total del capital contable	907,950	7,025,664
Compromisos y contingencias (17)		
Total pasivo y capital contable	$ 21,972,737	40,082,812

Cuentas de orden

	2024	2023
Compromisos crediticios	$ 44,415,082	29,965,094

Las notas aclaratorias que se acompañan, forman parte integrante de estos estados financieros.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, el monto del capital social histórico asciende a $68,184 y $674,960 respectivamente.

"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 2024 y 2023

(Cifras en miles de pesos)

		2024	2023
Ingresos por intereses (nota 16)	$	7,455,058	4,778,448
Gastos por intereses (nota 16)		(6,909,431)	(4,019,324)
Margen financiero		545,627	759,124
Estimación preventiva para riesgos crediticios (nota 8d)		311,953	644,746
Margen financiero ajustado por riesgos crediticios		857,580	1,403,870
Comisiones y tarifas pagadas		(2,526)	(202)
Resultado por intermediación, neto		52,329	(4,362)
Otros egresos de la operación		51,870	53,872
Gastos de administración		(70,517)	(59,444)
Resultado antes de impuesto a la utilidad		888,736	1,393,734
Impuesto a la utilidad (nota 12)			
Causado		(131,572)	(102,987)
Diferido		(93,579)	(195,843)
Resultado neto	$	663,585	1,094,904
Otros resultados Integrales (nota 13)			
Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo	$	(14,269)	(40,285)
Remediación de beneficios a los empleados		2,109	(1,988)
Resultado Integral	$	651,425	1,052,631

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 2024 y 2023

(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 2023	$ 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 13c)	-	-	-	-	-	(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
Aumento de Capital (nota 13a)	5,939,279	-	-	(5,939,279)	-	-	-
Reducción de capital (nota 13a)	(6,546,055)	(223,084)	-	-	-	-	(6,769,139)
Movimientos inherentes al reconocimiento del resultado integral:							
Resultado Integral							
Resultado neto	-	-	-	663,585	-	-	663,585
Otros resultados integrales:							
Valuación de instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo (nota 13c)	-	-	-	-	(14,269)	-	(14,269)
Remediación de beneficios definidos a los empleados (nota 13c)	-	-	-	-	-	2,109	2,109
	-	-	-	663,585	(14,269)	2,109	651,425
Saldos al 31 de diciembre de 2024	$ 68,184	-	190,482	663,585	(6,958)	(7,343)	907,950

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 2024 y 2023

(Miles de pesos)

		2024	2023
Actividades de operación:			
Resultado antes de impuesto a la utilidad	$	888,736	1,393,734
Cambios en partidas de operación:			
Cambio de préstamos interbancarios y de otros organismos		(11,961,063)	5,778,035
Cambio en inversiones en instrumentos financieros (valores), neto		(1,863,415)	(340,000)
Cambio en instrumentos financieros derivados (activo)		(13,135)	(23,871)
Cambio en cartera de crédito, neto		22,671,957	(5,726,901)
Cambio en otras cuentas por cobrar, neto		(22,497)	37,282
Cambio en activos/pasivos por beneficios a los empleados		2,308	57,875
Cambio en otras cuentas por pagar		(147,505)	(104,194)
Flujos netos de efectivo de actividades de operación		9,555,386	1,071,960
Actividades de financiamiento:			
Pago por reducción de capital		(6,769,139)	-
Flujos netos de efectivo en actividades de financiamiento		2,786,247	1,071,960
Incremento neto de efectivo y equivalentes de efectivo		2,786,247	1,071,960
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período		5,423,812	4,351,852
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del período	$	8,210,059	5,423,812

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 al 31 de diciembre de 2024 y 2023

(Miles de pesos)

(1) Actividad-

Daimler México, S. A. de C. V. (DMEX o la Compañía) es una sociedad constituida 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 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 Daimler Truck Holding AG (DTHAG) y Daimler Truck AG (DTAG).

En 2024, se llevó a cabo una reestructura dentro de Grupo Daimler Truck que involucró, por una parte, la enajenación de Daimler México, S.A. de C.V. ("DMEX"), y por otra, el reembolso de la mayoría de los préstamos y conclusión de los respectivos contratos, celebrados por dicha entidad con Daimler Financial Services, SOFOM, E.N.R (SOFOM) y Daimler Financial Services México S. de R.L. de C.V. (DFSM).

La Compañía, que hasta antes del 31 de octubre de 2024 era una filial extranjera de Daimler Truck Finance Canada Inc ("DTFCI" entidad canadiense), habitualmente había otorgado préstamos a DFSM y SOFOM, las cuales son partes relacionadas de DTFCI, sin ser filiales extranjeras de la misma. Como estrategia de mitigación de riesgos fiscales en Canada, DMEX fue enajenada por DTFCI a su parte relacionada Daimler Truck AG ("DTAG" entidad alemana), con fecha de ejecución 31 de octubre de 2024, con el fin de reducir exposición a obligaciones fiscales adicionales en Canadá por el hecho de que DMEX continuara siendo filial extranjera de DTFCI.

(2) Autorización y bases de presentación-

Autorización-

El 22 de abril de 2025, 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 2024 adjuntos se someterán a la aprobación de la próxima Asamblea de Accionistas.

(Continúa)

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 y de Sostenibilidad, 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 y 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.

Bases de medición

Los estados financieros se han preparado sobre la base del costo histórico, excepto en el caso de los siguientes rubros de los estados financieros, que se miden sobre una base alternativa en cada fecha de reporte:

Rubro	Bases de medición
Instrumentos financieros derivados	Valor razonable
Instrumentos financieros no derivados a valor razonable con cambios en el estado de resultados	Valor razonable

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.

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.

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.

(Continúa)

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 de resultado integral". Al 31 de diciembre de 2024 y 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".

(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.

(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:

31 de diciembre de	UDI	Inflación Del año	Acumulada
2024	8.3409	4.50%	17.34%
2023	7.9816	4.38%	20.83%
2022	7.6468	7.82%	19.39%

(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".

(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 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.

(Continúa)

(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.
- 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.
- 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.

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.

(Continúa)

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 2024 y 2023, 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 (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;

(Continúa)

- 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.

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").

(Continúa)

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.
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".

(Continúa)

iii. Baja

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.

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.

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.

(Continúa)

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".

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.

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:*

  Es un IFD mediante el cual se establece la obligación bilateral de intercambiar flujo de efectivo en fechas futuras preestablecidas, sobre un valor nominal o de referencia durante un periodo determinado. 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.

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 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.

(Continúa)

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.

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.

(Continúa)

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.

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.

(Continúa)

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 a continuación:

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.

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.

(Continúa)

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.

(Continúa)

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.

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, no se reclasificarán al rubro de "Etapa 3":

- 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.

(Continúa)

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 Nacional Bancaria y de Valores (CNBV) sobre lo siguiente:

- origen de las estimaciones;
- metodología para su determinación;
- monto de estimaciones por constituir

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.

(Continúa)

i. Entidades financieras.

ii. Personas morales no incluidas en las fracción anterior 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 tabla que se muestra a continuación:

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%

(Continúa)

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, neto”.

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 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.

(Continúa)



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

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

El impuesto a la utilidad 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 impuesto a la utilidad 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).

(j) Títulos 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.

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.

(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.

(Continúa)

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.

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 2024 y 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.

(Continúa)

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.

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.

Beneficios Post-Empleo

Planes de contribución definida

Las obligaciones por aportaciones a planes de contribución definida se reconocen en resultados a medida en que los servicios relacionados son prestados por los empleados.

Planes de beneficios definidos

La obligación neta de la Compañía correspondiente a los planes de beneficios definidos por plan de pensiones y prima de antigüedad se calcula de forma separada para cada plan, estimando el monto de los beneficios futuros que los empleados han ganado en el ejercicio actual y en ejercicios anteriores, descontando dicho monto y deduciendo al mismo, el valor razonable de los activos del plan.

El cálculo de las obligaciones por los planes de beneficios definidos se realiza anualmente por actuarios certificados en pasivos laborales contingentes, utilizando el método de crédito unitario proyectado.

El costo laboral del servicio actual, el cual representa el costo del período de beneficios al empleado por haber cumplido un año más de vida laboral con base en los planes de beneficios, se reconoce en los gastos de operación.

(Continúa)

La Compañía determina el gasto por intereses neto sobre el pasivo neto por beneficios definidos del período, multiplicando la tasa de descuento utilizada para medir la obligación de beneficio definido por el pasivo neto definido al inicio del período anual sobre el que se informa, tomando en cuenta los cambios en el pasivo neto por beneficios definidos durante el período como consecuencia de estimaciones de las aportaciones y de los pagos de beneficios. El interés neto se reconoce dentro de los gastos de operación.

Las remediciones (antes ganancias y pérdidas actuariales), resultantes de diferencias entre las hipótesis actuariales proyectadas y reales al final del período, se reconocen en el período en que se incurren como parte del ORI dentro del capital contable.

(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 2024 y 2023, como se muestra a continuación:

Miles de dólares		**2024**	**2023**
Activos (principalmente efectivo y equivalentes de efectivo)	$	343,009	315,334
Pasivos (principalmente títulos de crédito emitidos, préstamos bancarios y de otros organismos)		(346,951)	(315,411)
Posición (pasiva) neta		**(3,942)**	**(77)**
Posición valorizada, neta	$	**(79,898)**	**(1,301)**

(Continúa)

El tipo de cambio del peso en relación con el dólar al 31 de diciembre de 2024 y 2023, fue de $20.2683 y 16.8935 pesos y al 22 de abril de 2025, fecha de emisión de los estados financieros fue de $19.6718

(5) Efectivo y equivalentes de efectivo-

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, el rubro de efectivo y equivalentes de efectivo se integra como se muestra a continuación:

Efectivo y equivalentes de efectivo:		**2024**	**2023**
Depósitos bancarios en moneda nacional	$	2,271,252	390,596
Efectivo y equivalentes de efectivo en moneda extranjera*		5,938,807	5,033,216
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	**$**	**8,210,059**	**5,423,812**

* Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, el efectivo y equivalentes de efectivo corresponden a depósitos por 293,009 y 297,938 miles de dólares, a plazos de vencimiento de 1 día y con tasas de rendimiento de 4.47% y 5.47% respectivamente.

Los intereses ganados por efectivo y equivalentes de efectivo en moneda extranjera ascendieron a $221,864 y $205,340, al 31 de diciembre de 2024 y 2023 (ver nota 16b).

(6) Inversiones en instrumentos financieros-

Las inversiones en instrumentos financieros corresponden a títulos conservados a vencimiento, al 31 de diciembre de 2024 corresponde a un pagaré por un monto valorizado de $2,613,415 pesos con un plazo de vencimiento de 7 días, a una tasa de rendimiento de 10.10%, así como a pagares por un monto valorizado de 50,000 dólares con un plazo de vencimiento de 15 días, a una tasa de rendimiento de 4.25%.

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%.

Los intereses ganados por inversiones en instrumentos financieros ascendieron a $132,527 y $97,112 por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023 respectivamente (ver nota 16b).

Clasificaciones contables y valores razonables

En la siguiente hoja se muestra la tabla con los importes en libros y los valores razonables de los activos financieros al 31 de diciembre de 2024 y 2023, incluyendo sus niveles en la jerarquía del valor razonable y con base en los modelos de negocio determinados por la Compañía. Las tablas no incluyen información para los activos y pasivos financieros no medidos a valor razonable si el importe en libros es una aproximación razonable del valor razonable.

(Continúa)

Instrumentos financieros al 31 de diciembre		
	2024	**2023**
Valor en libros:		
Instrumentos financieros para cobrar principal e interés	2,613,415	750,000
Total	**2,613,415**	**750,000**
Valor razonable:		
Nivel 1	2,613,415	750,000
Total	**2,613,415**	**750,000**

(7) Instrumentos financieros Derivados

Derivados con fines de cobertura

Al 31 de diciembre 2024 y 2023, las operaciones financieras con fines de cobertura se integran como sigue:

2024

Instrumento	Operación	Valor razonable		Nocional	
		Activo	Pasivo	Activo	Pasivo
Cobertura de valor razonable:					
Interest Rate Swaps (IRS)	$	-	(9,940)	-	(2,360,000)
	$	**-**	**(9,940)**	**-**	**(2,360,000)**

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)**

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, 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.

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 conforme 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).

(Continúa)

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 crédito 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 2024 y 2023, (descendió) ascendió a $(14,269) y $(40,285), respectivamente, y se presenta dentro del capital contable (nota 13).

Clasificaciones contables y valores razonables

La tabla a continuación muestran los importes en libros y los valores razonables de los activos y pasivos financieros al 31 de diciembre de 2024 y 2023, incluyendo sus niveles en la jerarquía del valor razonable y con base en los modelos de negocio determinados por la Compañía. Las tablas no incluyen información para los activos y pasivos financieros no medidos a valor razonable si el importe en libros es una aproximación razonable del valor razonable.

Instrumentos financieros al 31 de diciembre

	2024		2023	
Valor en libros:	**Activo**	**Pasivo**	**Activo**	**Pasivo**
Instrumentos de cobertura a VRCR	-	(9,940)	20,644	(23,335)
Total	**-**	**(9,940)**	**20,644**	**(23,335)**
Valor razonable:				
Nivel 1	-	(9,940)	20,644	(23,335)
Total	**-**	**(9,940)**	**20,644**	**(23,335)**

(Continúa)

Daimler México, S. A. de C. V.

Notas a los estados financieros

(Miles de pesos)

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 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 2024	Gastos por intereses 2024	Utilidad integral del ejercicio 2024	Reclasificación de la utilidad integral a resultado del ejercicio 2024	Rubro del estado de resultados afectado	Partida cubierta	Inefectividad reconocida en resultados 2024
Cobertura de créditos de tasa variable a tasas fija en moneda nacional	Tasas variables de instrumentos financieros	IRS: Paga variable y recibe fija	$ (9,940)	(57,057)	36,319	-	Gasto por intereses	Créditos bancarios	-

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	-

(Continúa)

Cobertura de valor razonable

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 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 2024	Ganancias y pérdidas del instrumento de cobertura 2024	Ganancias y pérdidas de la partida cubierta 2024	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	$	-	-	-	-

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

(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 establecidas, 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 2024 y 2023, la cartera de crédito vigente, se integra como se indica a continuación:

		2024		
		Moneda nacional	**Moneda extranjera**	**Total**
Etapa 1				
Créditos comerciales				
Entidades financieras	$	10,774,773	-	10,774,773
Total de cartera en Etapa 1	**$**	**10,774,773**	**-**	**10,774,773**

(Continúa)

		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**

Al 31 de diciembre de 2024 las tasas promedio anuales de rendimiento de las carteras de crédito en pesos fue de 11.04%. Al 31 de diciembre de 2023 las tasas promedio anuales de rendimiento de las carteras de crédito en pesos y dólares fueron de 11.25% y 6.16%, respectivamente.

Los saldos por cobrar a partes relacionadas que integran la cartera de crédito al 31 de diciembre de 2024 y 2023, se integran como se muestra en la tabla siguiente:

Cuentas por cobrar:		**2024**	**2023**
Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. (1)	$	6,947,624	19,592,045
Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM, E. N. R. (2)		3,827,149	14,166,638
	$	**10,774,773**	**33,758,683**

(1) Al 31 de diciembre del 2024 el saldo por cobrar con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V., corresponde principalmente a préstamos en pesos por un valor total de $6,910,000 con vencimientos en diciembre de 2026, a tasas de interés de entre el 10.82% y el 11.25%.

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%.

(2) Al 31 de diciembre del 2024 el saldo por cobrar con Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM E.N.R, corresponde principalmente a préstamos en pesos con un valor total de $3,800,000 con vencimientos en diciembre de 2026, a tasas de interés de entre el 10.63% y 11.23%.

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%.

En 2024, se llevó a cabo una reestructura dentro de Grupo Daimler Truck que involucró el reembolso de la mayoría de los préstamos y conclusión de los respectivos contratos, celebrados por dicha entidad con Daimler Financial Services, SOFOM, E.N.R y Daimler Financial Services México, razón por la cual se observa una variación significativa en el comparativo de ambos años en la cartera de crédito de la Compañía.

El ingreso por intereses correspondiente a la cartera de crédito por los años terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2023, ascienden a $3,554,950 y $3,135,210, los cuales están registrados en el rubro de “Ingreso por intereses” (nota 16b).

(Continúa)

(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.

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 2024 y 2023, son las que se muestran a continuación:

	2024		
Categoría	**PI**	**SP**	**EI**
Créditos comerciales	1.57%	45%	$5,387,386

	2023		
Categoría	**PI**	**SP**	**EI**
Créditos comerciales	2.41%	45%	$8,439,890

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 2024 y 2023, se presenta a continuación:

		Cartera evaluada	Estimación preventiva para riesgos crediticios
Grado de riesgo de cartera evaluada		**31 diciembre de 2024**	**31 diciembre de 2024**
A-1	$	6,947,624	20,849
A-2		3,827,149	42,633
Total de la cartera evaluada*	$	**10,774,773**	**63,482**

		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**

Los movimientos de la estimación preventiva para riesgos crediticios por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023, se analizan a continuación:

Etapa 1		**2024**	**2023**
Saldo al 1 de enero	$	375,435	1,020,181
Liberación de estimaciones:			
Reconocidos en resultados, neto		(311,953)	(644,746)
Saldo al 31 de diciembre	**$**	**63,482**	**375,435**

* El decremento significativo del comparativo entre ambos años de la estimación preventiva para riesgos crediticios, responde a la reducción de la cartera evaluada.

(Continúa)

(9) Pagos anticipados y otros activos -

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los pagos anticipados y otros activos se integran de gastos de colocación de deuda por amortizar por $1,770 y $3,540, 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. A partir del 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 2024 y 2023, la Compañía tenía suscritos los siguientes Certificados Bursátiles de corto y largo plazo, como se muestra a continuación:

		2024	2023
Corto plazo			
Al 31 de diciembre del 2024 la deuda no circulante de Certificados Bursátiles en pesos, que devenga intereses a tasas flotantes de TIIE1M+0.46, con vencimientos hasta diciembre 2025.	$	2,360,000	-
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 TIIE1M+0.46, con vencimientos hasta diciembre 2025.	$	-	2,360,000
Total de Certificados Bursátiles		2,360,000	2,360,000
Intereses devengados por pagar		701	21,176
Total de títulos de crédito emitidos	**$**	**2,360,701**	**2,381,176**

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los vencimientos anuales de Certificados Bursátiles son como sigue:

2024	
	Importe
2025	2,360,701
$	**2,360,701**

2023	
	Importe
2025	2,381,176
$	**2,381,176**

(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 2024 y 2023, el descuento asciende a $1,770 y $3,540, 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 2024 y 2023, ascienden a $280,615 y $49,449, respectivamente, los cuales están registrados en el rubro de "Gastos por intereses" (nota 16b).

Al 31 de diciembre de 2024 y 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 2024 y 2023, los préstamos de bancos y de otros organismos a corto y largo plazo, se integran como se muestra a continuación:

		2024		
Préstamos bancarios y de otros organismos		**Corto plazo**	**Largo plazo**	**Total**
Préstamos bancarios	$	4,850,000	3,500,000	8,350,000
Intereses devengados de préstamos bancarios		25,534	-	25,534
Préstamos con partes relacionadas		10,194,396	-	10,194,396
	$	**15,069,930**	**3,500,000**	**18,569,930**

		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**

(Continúa)

Los préstamos a corto y largo plazo con bancos al 31 de diciembre de 2024 y 2023, se detallan a continuación:

		2024	2023
Corto plazo			
Al 31 de diciembre del 2024 la deuda circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas anuales de hasta 11.13%, con vencimientos hasta agosto de 2025.	$	4,850,000	-
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
Largo plazo			
Al 31 de diciembre del 2024 la deuda no circulante en pesos, que devenga intereses a tasas fijas anuales de hasta 10.23% con vencimientos posteriores a diciembre 2025.		3,500,000	-
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
Intereses devengados por pagar		25,534	115,463
Total deuda		8,375,534	24,565,463
Menos vencimientos circulantes		4,875,534	18,165,463
Deudas a largo plazo	**$**	**3,500,000**	**6,400,000**

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los vencimientos anuales de los préstamos bancarios a corto y largo plazo son como se muestra a continuación:

		2024
		Importe
2025	$	4,875,534
2026		3,500,000
	$	**8,375,534**

		2023
		Importe
2024	$	18,165,463
2025		6,400,000
	$	**24,565,463**

En 2024, se llevó a cabo una reestructura dentro de Grupo Daimler Truck que involucró, el reembolso de la mayoría de los préstamos y conclusión de los respectivos contratos, celebrados por dicha entidad motivo por el cual se muestra un decremento considerable en el comparativo de ambos años en la cartera mostrada.

(Continúa)

El gasto por interés correspondiente a los préstamos bancarios por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023, asciende a $2,600,072 y $2,375,981, respectivamente, los cuales están registrados en el rubro de "Gastos por intereses" (ver nota 16b).

Los saldos a corto plazo con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2024 y 2023, se detallan a continuación:

		2024	2023
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R. L. de C. V. (1)	$	8,965,800	5,540,955
Daimler Financial Services, S. A. de C. V. SOFOM E.N.R. (2)		398,711	49
Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V. (3)		376,555	-
Daimler Servicios Corporativos México, S. de R. L. de C. V. (4)		301,418	249,582
Daimler Manufactura, S. A. de C. V. (5)		151,912	154,469
Total de cuentas por pagar a partes relacionadas	**$**	**10,194,396**	**5,945,055**

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 2024 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 $2,011,442 con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 10.19%, así como a una inversión en dólares con un valor total de $343,115 USD con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 4.47%.

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%.

(2) Al 31 de diciembre de 2024 el saldo por pagar con Daimler Financial Services, S. A. de C. V., SOFOM E.N.R, corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $365,488 con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 10.19%, así como a una inversión en dólares con un valor total de $159 USD con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 4.47%, $30,000 corresponden a un pago generado por la reestructura corporativa.

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%.

(3) Al 31 de diciembre de 2024 el saldo por pagar con Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C.V., corresponde a una inversión en pesos con un valor total de $318,091 con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 10.19%, así como a una inversión en dólares con un valor total de $1,059 USD con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 4.47%, $37,000 corresponden a un pago generado por la reestructura corporativa.

Al 31 de diciembre de 2023 no se contaba con inversión en pesos y dólares.

(4) Al 31 de diciembre del 2024 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 $301,418 con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 10.19%.

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)

(5) Al 31 de diciembre del 2024 el saldo por pagar con Daimler Manufactura, S. A. de C. V., corresponde a una inversión en pesos con un valor de $98,850 con vencimiento en enero 2025 a una tasa de interés de 10.19%, así como una inversión en dólares con un valor de $2,618 USD con vencimiento en enero de 2025 a una tasa de interés de 4.47%.

Al 31 de diciembre de 2023, 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%.

El gasto por interés correspondiente a los préstamos con partes relacionadas por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023 asciende a $495,120 y $319,371, respectivamente los cuales están registrados en el rubro de "Gastos por intereses" (ver nota 16b).

(12) Impuestos a la utilidad (Impuesto Sobre la Renta (ISR) y PTU causada)

La Ley de Impuesto Sobre la Renta (ISR) establece una tasa del 30% para 2024 y años posteriores.

El gasto por impuesto a la utilidad por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023, se integra como se muestra a continuación:

En los resultados del periodo:		**2024**	**2023**
ISR sobre base fiscal	$	131,572	102,987
ISR diferido		93,579	195,843
	$	**225,151**	**298,830**

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		**2024**	**2023**
Gasto esperado por impuesto a la utilidad	$	266,621	418,120
Gastos no deducibles		20,734	568
Prestaciones exentas para los trabajadores no deducibles		393	227
Efectos de inflación, neto		(61,385)	(93,075)
Exceso en la provisión de ejercicios anteriores, neto		(3,717)	-
Otros		2,505	(27,010)
	$	225,151	298,830

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 2024 y 2023, se menciona a continuación:

Diferencias temporales		**2024**	**2023**
Reservas para pérdidas crediticias	$	19,045	112,631
Otras provisiones		8,426	4,878
Instrumentos financieros derivados		2,982	807
Activos por impuestos diferidos		**30,453**	**118,316**
Total Activo por impuestos diferidos	**$**	**30,453**	**118,316**

(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, el gasto por impuesto diferido se conforman como se muestra a continuación:

Gasto fiscal total		**2024**	**2023**
Saldo inicial de activo por impuesto diferido	$	118,316	296,518
Ingreso en el estado de resultados		(93,579)	(195,843)
(Ingreso) gasto por impuesto diferido en pérdidas actuariales no realizadas		(399)	376
Gasto por impuesto diferido por utilidades/pérdidas no realizadas por instrumentos financieros derivados		6,115	17,265
Saldo final activo por impuesto diferido	$	**30,453**	**118,316**

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.

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la PTU causada asciende a $1,450 y $1,422 con la limitación a 3 meses que considera la LISR.

(13) Capital contable-

a) Estructura del capital social-

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, el capital social de la Compañía asciende a $68,184 y $674,960, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, el capital social está integrado por 674,960,867 acciones ordinarias, 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 30 de septiembre de 2024, la Asamblea General de Accionistas resolvió eliminar la expresión de valor nominal en las acciones representativas del capital social fijo y variable; así como, aprobar el aumento del capital social de la compañía en su parte variable por la cantidad de $5,939,279, aceptando como pago del aumento del capital social, la capitalización de utilidades retenidas de ejercicios anteriores, reconocidas en los últimos estados financieros de la Sociedad, aprobados en Asamblea General Anual de Accionistas.

(Continúa)

Al 9 de octubre de 2024, la Asamblea General de Accionistas aprobó la existencia de una prima por suscripción de acciones por la cantidad de $223,084 y la reducción del capital social de la sociedad por la cantidad de $6,769,139, mediante la distribución parcial de capital a los accionistas de forma proporcional a su tenencia accionaria, y a partir del 31 de octubre de 2024 Daimler Truck AG (DTAG) adquiere el 99.99% de las acciones representativas del capital social que correspondía a Daimler Trucks Finance Canada Inc.

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 2024 y 2023, 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) (Pérdida) utilidad integral-

La (pérdida) utilidad integral que se presenta en los estados de variaciones en el capital contable, por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023, representa el resultado de la actividad total de la Compañía durante el año, el cual se muestra a continuación:

Utilidad integral		**2024**	**2023**
Resultado neto	$	663,585	1,094,904
Resultado por ganancias (pérdidas) actuariales por beneficios a empleados, neto		2,109	(1,988)
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto		(14,269)	(40,285)
Total utilidad integral	$	**651,425**	**1,052,631**

Los movimientos del resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023, son como sigue:

Ejercicio 2024		**Antes de impuestos**	**Impuestos**	**Neto de impuestos**
Resultado por valuación de instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, neto	$	(20,384)	6,115	(14,269)

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)

(Continúa)

d) Dividendos-

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la compañía no decretó dividendos.

(14) Acreedores diversos y otras cuentas por pagar -

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 los acreedores diversos y otras cuentas por pagar se integran como se muestra a continuación:

Acreedores diversos y otras cuentas por pagar		**2024**	**2023**
Impuesto al Valor Agregado por pagar	$	63,704	112,968
Partes relacionadas		27,093	17,190
Otros		23,148	1,490
Total de acreedores y otras cuentas por pagar	$	**113,945**	**131,648**

(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 2024 y 2023.

	2024	**2023**
Provisión para pensiones	$7,828	$6,440
Seguro de gastos médicos	1,033	623
Provisión prima de antigüedad	1,410	3,408
	10,271	**10,471**

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 2024 y 2023.

	2024	**2023**
Valor presente de las obligaciones por beneficios definidos	10,271	10,471
Menos: valor razonable de los activos del plan	-	-
Estado del financiamiento	10,271	10,471

(Continúa)

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:

		2024	2023
Valor presente de las obligaciones al 1 de enero	$	10,471	6,875
Remediaciones		(2,507)	2,364
Costo de intereses		923	671
Costo del servicio actual		1,384	569
Pagos con cargo a la reserva		-	(8)
Obligación por beneficios definidos, neta	**$**	**10,271**	**10,471**

Remediaciones reconocidas en la cuenta de Otros resultados integrales

		2024	2023
Monto acumulado al 1 de enero	$	-	-
Reconocidas en el ejercicio		(2,507)	2,364
Monto acumulado al 31 de diciembre	**$**	**(2,507)**	**2,364**

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 2024 y 2023 no existieron modificaciones actuariales que registrar.

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

	2024	2023
Tasas de descuento	10.25%	10.25%
Rendimiento esperado de los activos del plan	10.25%	10.25%
Incremento estimado en las remuneraciones	5.00%	5.15%
Inflación de largo plazo	4.00%	5.79%

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.

(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

		2024	2023
Incremento análisis de sensibilidad por tasas de descuento 0.25	$	10,145	10,280
Decremento análisis de sensibilidad por tasas de descuento 0.25		10,400	10,614

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

(16) Información adicional sobre resultados e indicadores financieros.

a) Información sobre la entidad- (no auditados)

	2024	2023
Eficiencia operativa (gastos de administración y promoción/activo total)	0.32%	0.15%
ROE (utilidad neta/capital contable)	73.09%	15.58%
ROA (utilidad neta/activo total)	3.02%	2.73%
Liquidez (activos líquidos/pasivos líquidos) *	71.82%	25.61%
Margen financiero del año ajustado por riesgos crediticios/Activos productivos **	3.97%	3.51%

* 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.

(Continúa)

b) Margen financiero

Los componentes del margen financiero por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023, se analizan como se muestra a continuación:

		2024	2023
Ingresos por intereses provenientes de:			
Cartera de crédito (Nota 8)	$	3,554,950	3,135,210
Fluctuación cambiaria		3,475,525	1,266,687
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 5)		221,864	205,340
Inversiones en instrumentos financieros (Nota 6)		132,527	97,112
Instrumentos financieros derivados		70,192	74,099
Total de ingresos por intereses	$	**7,455,058**	**4,778,448**

		2024	2023
Gastos por intereses provenientes de:			
Préstamos interbancarios y de otros organismos (nota 11)	$	2,600,072	2,375,981
Fluctuación cambiaria		3,533,624	1,274,523
Partes relacionadas (nota 11)		495,120	319,371
Títulos de crédito emitidos (nota 10)		280,615	49,449
Total de gastos por intereses	$	**6,909,431**	**4,019,324**

(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 2024 y 2023, el gasto total por rentas ascendió a $4,646 y $5,068, respectivamente.

(Continúa)

(18) Pronunciamientos normativos emitidos recientemente –

El Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera y de Sostenibilidad, A. C. (CINIF) ha emitido las NIF y Mejoras que se mencionan a continuación:

Mejoras a las NIF 2025

En diciembre de 2024, el Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera y de Sostenibilidad, A. C. (CINIF) emitió el documento llamado "Mejoras a las NIF 2025", 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.

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 2025, permitiendo su aplicación anticipada en 2024. 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 C-19 Instrumentos financieros por pagar y NIF C-20 Instrumentos financieros para cobrar principal e interés- Entra en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1º. de enero de 2026, permitiendo su aplicación anticipada en 2024. Cualquier cambio que genere debe reconocerse conforme a la NIF B-1. Esta mejora adiciona requerimientos aplicables a Entidades de Interés Público (EIP) respecto a revelar información que permita a los usuarios de los estados financieros conocer la incertidumbre de los flujos de efectivo futuros, como inversionista y/o emisor de este tipo de instrumentos.

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 2024, 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 25 de abril de 2025

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 2024 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 25 de abril de 2025

Daimler México, S.A. de C.V.

Maria José Bonivento Bruges
Directora General

Mónica Madero Gutiérrez
Directora Jurídica

Linaldi Eugenia Huerta Vargas
Directora de Finanzas

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.

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.

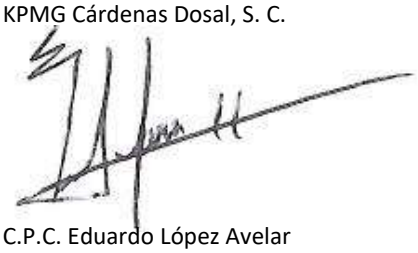
(Continúa)

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.

- 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

— 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).

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.

Maria José Bonivento Bruges
Directora General

Mónica Madero Gutiérrez
Directora Jurídica

Linaldi Eugenia Huerta Vargas
Directora de Finanzas

Estados financieros

Exclusively with respect to: 1) the consolidated financial statements of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, and its subsidiaries as of December 31, 2025 and for the financial year from January 1 to December 31, 2025 (the “Financial Consolidated Statements 2025”), 2) the consolidated financial statements of Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, and its subsidiaries as of December 31, 2024 and for the financial year from January 1 to December 31, 2024 (the “Financial Consolidated Statements 2024”) and 3) 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”), 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 2025, the Consolidated Financial Statements 2024 and the Consolidated Financial Statements 2023, 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 March 10, 2026, March 13, 2025 and February 29, 2024, 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	Marcus Rohrbach
Partner and Joint Legal Representative (“Prokura”)	Partner and Joint Legal Representative (“Prokura”)
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	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 2025 y para el ejercicio fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025 (los "Estados Financieros Consolidados 2025"), 2) los estados financieros consolidados de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2024 y para el ejercicio fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 (los "Estados Financieros Consolidados 2024") y 3) 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"), 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 2025, los Estados Financieros Consolidados 2024 y los Estados Financieros Consolidados 2023, 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 10 de marzo de 2026, 13 de marzo de 2025 y 29 de febrero de 2024, 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 /

Michael Pritzer
Socio y Representante Legal Conjunto
("Prokura")
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

/ ESPACIO EN BLANCO /

Marcus Rohrbach
Socio y Representante Legal Conjunto
("Prokura")
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

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 24 de abril de 2026
.



April 29, 2026

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, 2025 (the "Annual Report"): 1) our auditor's reports dated March 10, 2026, on the consolidated financial statements of the Company as of December 31, 2025 and for the financial year from January 1 to December 31, 2025 (the "2025 Auditor´s Report), 2) our auditor's reports dated March 13, 2025, on the consolidated financial statements of the Company as of December 31, 2024 and for the financial year from January 1 to December 31, 2024 (the "2024 Auditor´s Report) and 3) 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) and which jointly with the 2025 Auditor´s Report and the 2024 Auditor´s Report are the "Auditor´s Reports" (the 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 /

29 de abril de 2026

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 2025 (el "Informe Anual"): 1) nuestros informes del auditor con fecha 10 de marzo de 2026, sobre los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2025 y para el ejercicio fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025 (el "Informe del Auditor 2025"), 2) nuestros informes del auditor con fecha 13 de marzo de 2025, sobre los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2024 y para el ejercicio fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 (el "Informe del Auditor 2024"), y 3) 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"), que junto con el Informe del Auditor 2025 y el Informe del Auditor 2024 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, 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 24 de abril de 2026.



April 29, 2026.

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, 2025, 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, 2025.

- 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 3 years, and KPMG AG has audited Daimler Truck Holding for five 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,

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

/ LOGOTIPO / KPMG /

29 de abril de 2026

Al Consejo de Administración, el Comité de Auditoría y los Accionistas de:
Daimler Truck Holding AG, Stuttgart y sus 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 2025, 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 2025.

- 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
TRIBUNAL SUPERIOR
DE JUSTICIA DEL
DISTRITO FEDERAL

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 24 de abril de 2026.

- 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 1,75 años, y KPMG AG ha auditado a Daimler Truck Holding durante cuatro 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 24 de abril de 2026.

ANA GABRIELA VELAZQUEZ ROCH
PERITO TRADUCTOR
TRIBUNAL SUPERIOR
DE JUSTICIA DEL
DISTRITO FEDERAL

DAIMLER TRUCK



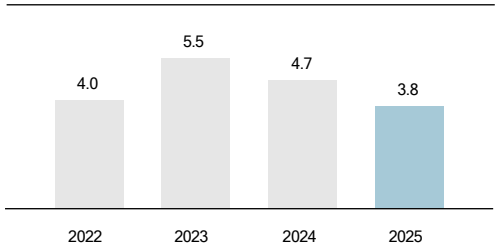
Cifras Clave para el Grupo

	2025	2024	2025/2024
Importes en millones de euros			cambio %
Ventas de unidades[1]	**422,510**	460,409	-8
vehículos libres de emisiones[1]	**6,726**	4,035	+67
Ingresos por ventas[1]	**49,387**	54,077	-9[3]
operaciones discontinuadas	**3,857**	3,904	-1
Ingresos por ventas del Negocio Industrial[1,2]	**45,911**	50,743	-10[4]
operaciones discontinuadas	**3,857**	3,904	-1
EBIT[1]	**2,945**	3,592	-18
operaciones discontinuadas	**316**	230	+37
EBIT del Negocio Industrial[1]	**2,788**	3,487	-20
operaciones discontinuadas	**316**	230	+37
EBIT ajustado[1]	**3,778**	4,667	-19
EBIT ajustado del Negocio Industrial[1]	**3,596**	4,534	-21
Retorno sobre ventas del Negocio Industrial (en %)[1]	**6.1**	6.9	–
Retorno sobre ventas ajustado del Negocio Industrial (en %)[1]	**7.8**	8.9	–
Retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial (en %)[1]	**26.3**	31.1	–
Utilidad (pérdida) neta[1]	**2,033**	3,066	-34
operaciones discontinuadas	**205**	165	+24
Utilidades por acción (en €)[1]	**2.56**	3.64	-30
operaciones discontinuadas	**0.23**	0.18	+31
Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial[1]	**1,824**	3,152	-42
Flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial[1]	**2,182**	3,682	-41
Liquidez neta del Negocio Industrial (Dic. 31)[1]	**7,670**	8,558	-10
Inversiones en propiedades, planta y equipo[1]	**1,117**	1,417	-21
Gasto en investigación y desarrollo[1]	**2,272**[5]	2,174	+4
capitalizado[1]	**265**	398	-33
Fuerza laboral total (número de empleados, Dic. 31)[1]	**108,476**[6]	108,201	+0

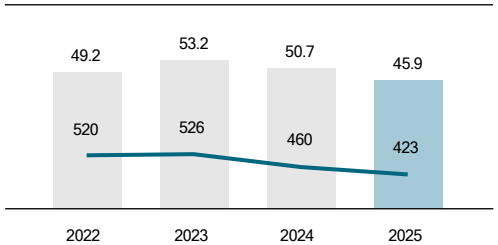


1 De operaciones continuas y discontinuadas.
2 El Negocio Industrial incluye los segmentos vehiculares Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Trucks Asia y Daimler Buses, así como la reconciliación.
3 Ajustados por efectos del tipo de cambio, los ingresos por ventas del Grupo disminuyeron en 7%.
4 Ajustados por efectos del tipo de cambio, los ingresos por ventas del Negocio Industrial disminuyeron en 9%.
5 Excluyendo una partida especial en los costos de investigación y desarrollo de € 218 millones en el segundo trimestre de 2025 por una baja distinta a efectivo de costos de desarrollo capitalizados debido a un ritmo más lento de transformación a vehículos eléctricos de batería, especialmente en el mercado de EE. UU.
6 Esto incluye aproximadamente 3,000 empleados de Daimler Truck Innovation Center India Private Limited, que se incluyeron en el alcance de la consolidación a partir del primer trimestre de 2025.

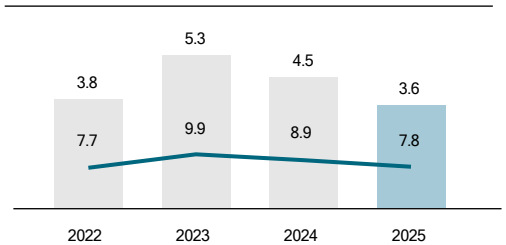
EBIT ajustado del Grupo[1]



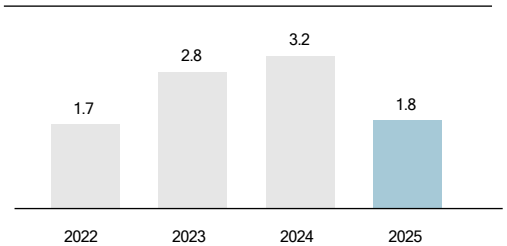
Ingresos por ventas del Negocio Industrial[1,4]
Ventas de unidades del Negocio Industrial (en miles de unidades)[1]



EBIT ajustado del Negocio Industrial
Retorno sobre ventas ajustado del Negocio Industrial (en %)[1]



Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial[1]



Cifras Clave para los Segmentos[1]

	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks[5]			Trucks Asia			Daimler Buses			Financial Services		
	2025	2024	2025/2024	**2025**	2024	2025/2024	**2025**	2024	2025/2024	**2025**	2024	2025/2024	**2025**	2024	2025/2024
En millones de euros			cambio %			cambio %			cambio %			cambio %			cambio %
Ventas de unidades	**141,814**	190,727	-26	**159,871**	159,540	+0	**107,055**	102,870	+4	**26,991**	26,592	+2	**–**	–	–
Ingresos por ventas	**18,723**	23,784	-21	**19,738**	20,568	-4	**4,818**	4,984	-3	**5,963**	5,215	+14	**3,476**	3,334	+4
operaciones discontiuadas[2]	**–**	–	–	**–**	–	–	**4,823**	4,987	-3	**–**	–	–	**–**	–	–
EBIT	**1,831**	3,005	-39	**698**	922	-24	**206**	225	-8	**594**	425	+40	**157**	106	+49
operaciones discontinuadas[2]	**–**	–	–	**–**	–	–	**253**	268	-6	**–**	–	–	**–**	–	–
EBIT ajustado	**1,998**	3,057	-35	**1,230**	1,319	-7	**212**	231	-8	**599**	432	+39	**181**	133	+37
Retorno sobre ventas (en %)[3]	**9.8**	12.6	–	**3.5**	4.5	–	**4.3**	4.5	–	**10.0**	8.2	–	**5.3**	3.9	**–**
Retorno sobre ventas ajustado (en %)[4]	**10.7**	12.9	–	**6.2**	6.4	–	**4.4**	4.6	–	**10.0**	8.3	–	**6.1**	5.0	**–**
Inversiones en propiedades, planta y equipo	**285**	363	-21	**580**	822	-29	**85**	98	-13	**152**	125	+22	**11**	10	+9
Gastos en investigación y desarrollo	**643**[6]	737	-13	**1,006**[6]	813	+24	**148**	142	+4	**218**	192	+13	**–**	–	**–**
capitalizados	**45**	84	-46	**189**	203	-7	**–**	5	–	**31**	19	+65	**–**	–	**–**
Nuevos negocios	**–**	–	**–**	**–**	–	**–**	**–**	–	**–**	**–**	–	**–**	**9,973**	11,387	-12
Volumen de contratos	**–**	–	**–**	**–**	–	**–**	**–**	–	**–**	**–**	–	**–**	**29,539**	32,152	-8
Fuerza laboral total (número empleados, Dic. 31)	**25,261**	28,316	-11	**46,812**	46,555	+1	**10,782**	11,033	-2	**18,247**	17,500	+4	**2,025**	1,957	+3

1 A partir del 1 de enero de 2025, Daimler Truck integró sus operaciones en China e India al segmento de **Mercedes-Benz Trucks**. Las cifras del ejercicio fiscal 2025 y la comparación interanual reformulada se basan en esta nueva integración de segmentos. Se puede encontrar información detallada en el capítulo "E - Acerca de este informe".

2 Los valores del segmento **Trucks Asia** no corresponden a los valores de las operaciones discontinuadas, debido a asignaciones no atribuibles a Mitsubishi Fuso y sus subsidiarias totalmente consolidadas (por ejemplo, asignaciones relacionadas con funciones corporativas).

3 Retorno sobre el capital para Financial Services.

4 Retorno sobre el capital ajustado para Financial Services.

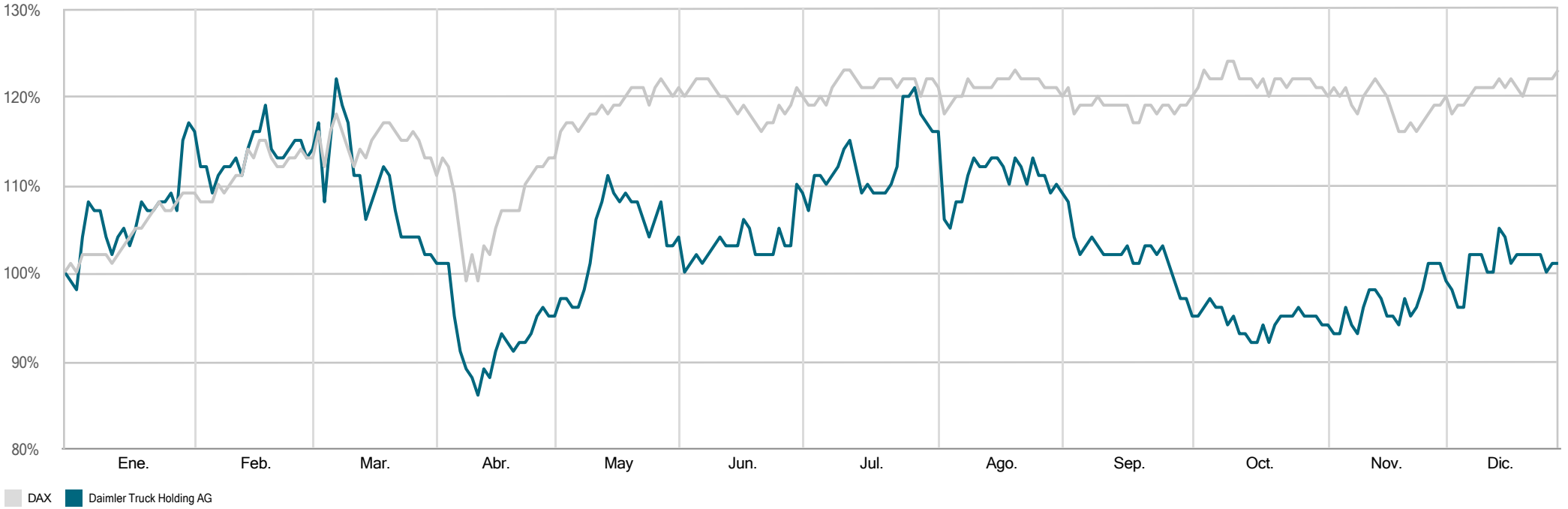
5 El resultado del segmento estuvo significativamente afectado por una partida especial no ajustada de menos € 120 millones por el deterioro total del valor en libros de la inversión registrada con el método de participación, Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) en el segundo trimestre de 2024.

6 Excluyendo una partida especial en costos de investigación y desarrollo por € 218 millones en el segundo trimestre de 2025 por una baja distinta a efectivo de costos de desarrollo capitalizados debido al ritmo más lento de la transformación a vehículos eléctricos de batería, específicamente en el mercado de EE. UU. Del importe total, € 148 millones se atribuyen al segmento Trucks North America y € 70 millones al segmento Mercedes-Benz Trucks.

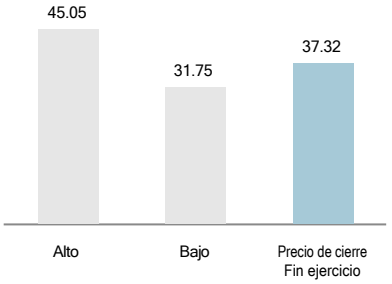


Daimler Truck y el mercado de capitales

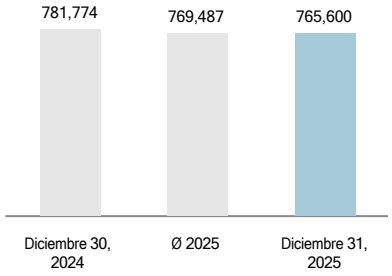
Comportamiento del precio de la acción (indexado) 2025



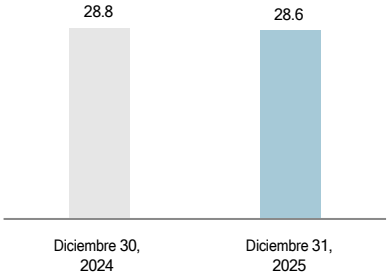
Comportamiento acción Daimler Truck 2025
(en euros)



Número acciones en circulación
(en miles)

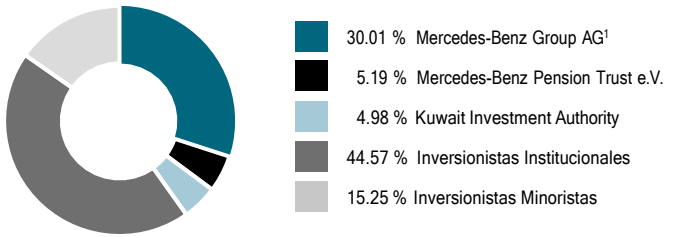


Capitalización de mercado
(en miles de millones de euros)



Más información en W www.daimlertruck.com/en/investors/share

Acciones por titularidad
(en % de acuerdo con anuncios de derechos de voto al 31 de diciembre de 2025)



1 Excluyendo derechos de voto de acciones de las que Mercedes-Benz Pension Trust e.V. es inversionista indirecto, que se atribuyen al Mercedes-Benz Group AG de conformidad con la Ley del Mercado de Valores de Alemania (Wertpapierhandelsgesetz o WpHG).

Más información en W www.daimlertruck.com/en/investors/share/shareholder-structure

DAIMLER TRUCK

300,000
artículos distintos del Centro Mundial de Refacciones en Halberstadt, Alemania

130 años de historia



fundadores, Gotlieb Daimler y Canrl Benz

40
Sitios de producción en **5** continentes

empleados de
136 países

5.5x alrededor del mundo
con el GenH2 Truck
pruebas iniciales con clientes

108,476
empleados en todo el mundo

11
vehículos libres de emisiones en producción en serie

FREIGHTLINER · WESTERN STAR · Thomas Built Buses · BHARATBENZ · FUSO · RIZON · SETRA · DAIMLER TRUCK Financial Services

Lo que nos impulsa

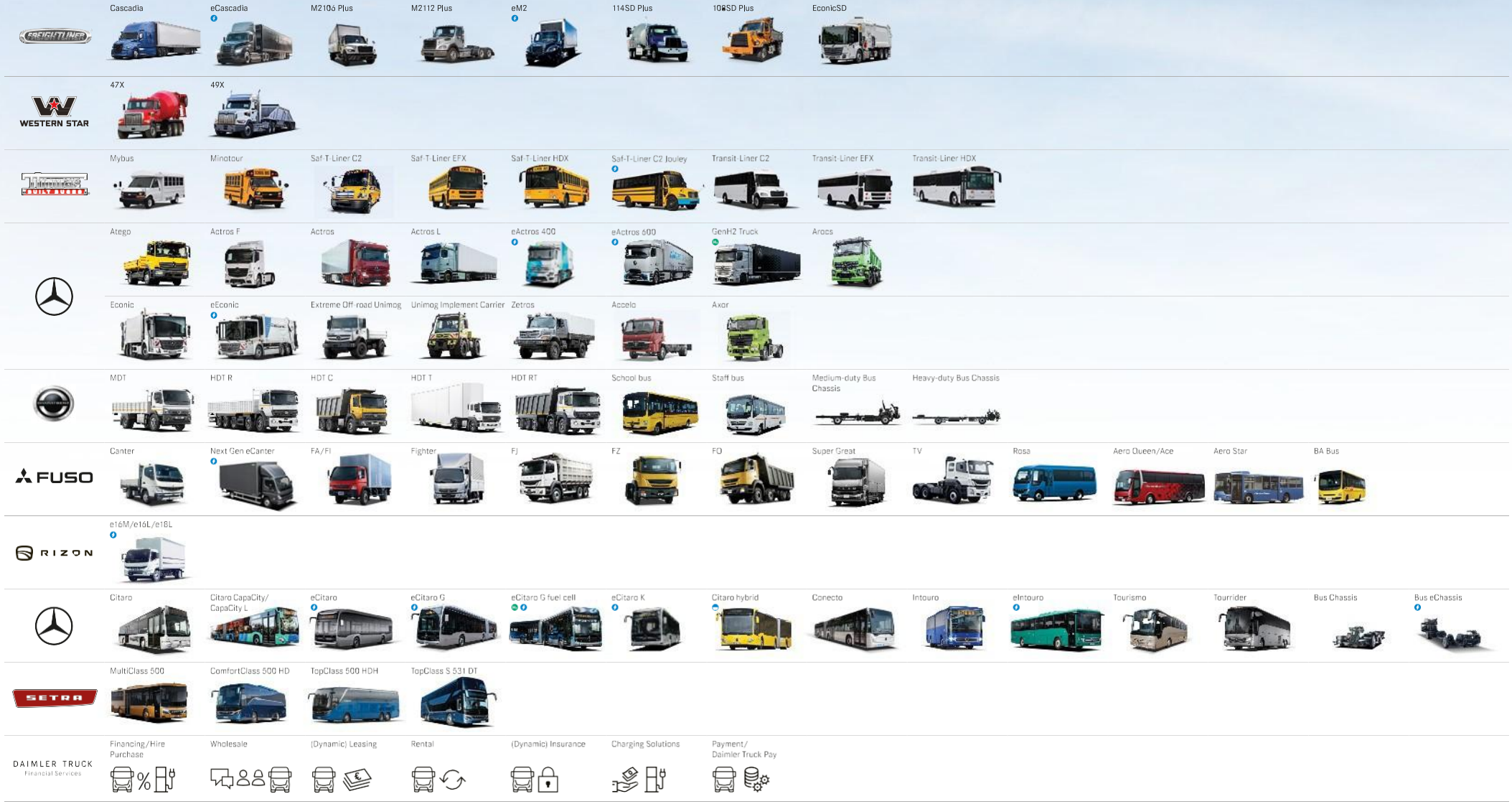
Nuestros clientes garantizan un transporte confiable, seguro y económico en todo el mundo. Estamos orgullosos de ello, porque trabajamos para todos aquellos que mantienen al mundo en movimiento. Por lo tanto, nos consideramos una parte importante de la sociedad. Este rol conlleva una responsabilidad: hacia nuestros colaboradores, nuestros clientes y todas las personas afectadas por nuestras actividades comerciales.

Una responsabilidad significativa surge de nuestra misión de ofrecer soluciones de transporte sustentable, en cumplimiento con las normativas vigentes. En este sentido, estamos comprometidos a realizar una contribución sustancial, plenamente conscientes de que el transporte sustentable para la sociedad solo puede tener éxito si nuestros clientes encuentran las condiciones adecuadas para su actividad económica en sus mercados. Junto con nuestros socios, estamos dando forma al avance tecnológico y de servicios del sector transporte, con la ambición de convertirnos en la mejor empresa de nuestra industria. Esto es totalmente fiel al espíritu de nuestros fundadores y va en línea con nuestro propósito.

Traemos el futuro a los caminos – para todos los que mantienen al mundo en movimiento.



Para todos los que mantienen al mundo en movimiento: nuestras marcas y productos globales



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. 12/2025

Acerca de este informe

Estructura y segmentos del Grupo Daimler
El Negocio Industrial incluye a los segmentos vehiculares Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, 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.

Con efecto al 1 de enero de 2025, Daimler Truck Group (en lo sucesivo, "Daimler Truck" o el "Grupo") integró sus operaciones de China e India –anteriormente del segmento Trucks Asia– al segmento de Mercedes-Benz. Esto dio lugar a la formación de un segmento global único de **Mercedes-Benz Trucks**. El resto de las actividades de Trucks Asia, así como los segmentos de Trucks North America, Daimler Buses y Financial Services, no se vieron afectados por esta reorganización. Las cifras del ejercicio fiscal 2025 y la comparación interanual reformulada se basan en esta nueva integración de segmentos.

Daimler Truck AG, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), Toyota Motor Corporation (Toyota) y Hino Motors Ltd. (Hino) firmaron acuerdos definitivos el 10 de junio de 2025 en relación con la planeada integración de Mitsubishi Fuso e Hino. Con la aprobación de la transacción por parte del Consejo de Vigilancia de Daimler Truck AG y Daimler Truck Holding AG, el 6 de junio de 2025 se cumplieron los criterios para la clasificación como "activos y pasivos disponibles para la venta" y como "operaciones discontinuadas".

Se pueden encontrar explicaciones adicionales en el capítulo "Rentabilidad, liquidez y recursos de capital, y situación financiera" y en la Nota 4 de la sección, "Operaciones discontinuadas y activos y pasivos disponibles para la venta", dentro de las Notas a los Estados Financieros Consolidados.

Bases de la información
En este Informe Anual, debido a su naturaleza integrada, el informe financiero se combina con la Declaración de Sustentabilidad del Grupo Daimler Truck.

El informe combinado de la administración resume los informes de gestión de Daimler Truck Holding AG para los estados financieros anuales y los estados financieros consolidados. La información relativa a los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG bajo la legislación comercial se encuentra en el capítulo separado "Daimler Truck Holding AG" del informe combinado de la administración.

Sistema de medición del rendimiento
La información detallada sobre el sistema de medición del rendimiento de Daimler Truck, incluyendo la explicación de las medidas e indicadores de rendimiento financiero y no financiero, se encuentra en el capítulo "Sistema de medición del rendimiento" del informe combinado de la administración.

Informe de Remuneraciones
El informe anual de remuneraciones sobre la remuneración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, obligatorio para compañías que cotizan, de conformidad con la Sección 162 de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (Aktiengesetz or AktG), se publica por separado en
w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

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 celebrado un compromiso independiente de aseguramiento respecto de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, contenida en esa sección, para obtener aseguramiento limitado.

Informe digital

Por motivos de sustentabilidad, los informes anuales e intermedios no se imprimen. Estos están a su disposición w 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.

Íconos de navegación

ä Referencia a una ilustración o tabla en el informe..

w Referencia a información adicional en Internet.

E Referencia dentro del informe.



Terminología

Este documento contiene términos como “vehículo (pesado) de cero emisiones” (abreviado “ZEV”, “vehículo de cero emisiones”), “CO2e”, “neutral en CO2e”, “neutral en CO2e en el balance general” y “libre de CO2e localmente” o “libre de CO2e en operación de conducción”. Un “vehículo pesado de cero emisiones” es, según el artículo 3, punto (11) (a) del Reglamento (UE) 2024/1610, un vehículo sin motor de combustión interna o con un motor de combustión interna con emisiones no superiores a 3 g de CO2/(tkm) o 1 g de CO2/(pkm). “CO2e” significa equivalente de dióxido de carbono y se refiere a la cantidad total de gases de efecto invernadero liberados por una actividad o proceso en particular. Tiene en cuenta no solo el dióxido de carbono, sino también otros gases de efecto invernadero como el metano (CH4), el óxido nitroso (N2O) y el ozono (O3) al relacionar su impacto climático con el CO2. Dado que estos gases tienen diferentes efectos sobre el clima, el CO_2e permite una visión holística del impacto climático de una actividad específica. «Neutral en CO_2e» significa que las emisiones de CO_2e liberadas a la atmósfera por las actividades de una empresa se compensan con una cantidad correspondiente de CO_2e. La compensación puede lograrse mediante diversas medidas: reducción de emisiones, reducción del consumo energético, transición a energías renovables, etc., o mediante el almacenamiento o la absorción de CO_2. «Neutral en CO_2e en el balance» significa que las emisiones de CO_2e liberadas se compensan mediante certificados de compensación y proyectos relacionados. «Libre de CO_2e localmente» o «Libre de CO_2e en la conducción» significa que no se emiten equivalentes de carbono ni de dióxido de carbono (CO_2e) del vehículo al entorno inmediato durante la conducción. Salvo indicación contraria, se utiliza el mismo significado de los términos en todo el documento.

A

Daimler Truck a Simple Vista

11

B

Informe Combinado de la Administración

34

C

Estados Financieros Consolidados

198

D

Información Adicional

292



A

Daimler Truck a Simple Vista

Carta de la Presidenta y CEO	**12**
El Consejo de Administración	**17**
Informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2025	**18**
El Comité de Vigilancia	**28**
Objetivos y Estrategia	**30**





Estimados accionistas, estimados amigos de Daimler Truck,

2025 fue mi primer año completo como CEO de Daimler Truck, y ¡vaya año que fue! Los acontecimientos internacionales y los aranceles comerciales generaron un flujo constante de noticias y añadieron complejidad al entorno.

Me enorgullece informar que, en este desafiante entorno de negocios, su Compañía ha demostrado resiliencia. Logramos un EBIT ajustado de 3,800 millones de euros y un rendimiento sobre ventas ajustado del 7.8 por ciento en nuestro Negocio Industrial.

Igualmente importante es que seguimos posicionando con éxito a nuestra Compañía para alcanzar mayores logros en el futuro. Porque en Daimler Truck, siempre estamos avanzando.

EN MODO DE EJECUCIÓN TOTAL

Refinamos nuestra estrategia corporativa (ver página 30) para guiar nuestro camino hacia convertirnos en la mejor empresa de camiones y autobuses del mundo. Con este plan y dirección claros, ahora avanzamos con gran impulso, y toda la Compañía está totalmente enfocada en la ejecución y la entrega de resultados. A lo largo de este informe encontrarán muchos ejemplos de esto, y quiero destacar algunas iniciativas:

Estamos siguiendo una estrategia tecnológica flexible que nos permite transformarnos a la velocidad adecuada: en Europa, estamos impulsando la transformación hacia un transporte libre de CO2 con productos exitosos como nuestro autobús urbano **Mercedes-Benz eCitaro** y nuestro camión de larga distancia **Mercedes-Benz eActros 600**. En 2025, nuestra participación de mercado en camiones eléctricos de batería de carga mediana y pesada fue del 35 por ciento en Europa, lo que nos sitúa como el número uno indiscutible. Como el siguiente paso ideal para nuestros clientes de autobuses, presentamos la versión de producción en serie de nuestro **Mercedes-Benz eIntouro**, nuestro primer autobús interurbano eléctrico de batería con una autonomía de hasta 500 kilómetros sin recargar. Al mismo tiempo, seguimos perfeccionando nuestra tecnología diésel líder para atender las demandas de los clientes en todo el mundo.

Iniciamos la producción en serie de nuestra quinta generación del Freightliner Cascadia. Nuestro Freightliner Cascadia es el camión de carga pesada Clase 8 más exitoso de Norteamérica. Con esta nueva generación y el éxito continuo de nuestra línea vocacional Western Star, estamos fortaleciendo aún más nuestra posición de liderazgo en el importante mercado norteamericano.

Lanzamos nuestros nuevos modelos de camiones pesados BharatBenz para el segmento de construcción y minería en la India. Daimler India Commercial Vehicles ha estado en operación apenas desde 2012 y representa una oportunidad estratégica donde estamos aprovechando el volumen doméstico y construyendo las bases para un crecimiento de exportación rentable.

Presentamos nuestro totalmente nuevo Mercedes-Benz Axor en Brasil - un verdadero peso pesado para hasta 68 toneladas, que complementa perfectamente nuestra cartera y fortalece aún más nuestro impulso en el mercado. Nuestro nuevo Axor está diseñado para ofrecer exactamente lo que nuestros clientes necesitan: eficiencia, rendimiento y rentabilidad. Con este producto en nuestra gama y nuestros sólidos productos en el mercado de carga mediana, incrementamos nuestra participación de mercado del 22 por ciento en 2024 al 26 por ciento en 2025, logrando una sólida rentabilidad. El programa de reestructura iniciado en 2022 está dando resultados.

Firmamos los acuerdos definitivos para integrar a Mitsubishi Fuso e Hino Motors en ARCHION a partir del 1 de abril de 2026. Al fusionar dos de las marcas de vehículos comerciales más reconocidas de Japón, estamos creando una empresa sólida con más de 40,000 personas. Esta configuración permitirá un éxito aún mayor en Asia en el futuro, ya que ARCHION podrá aprovechar sinergias y escalas significativas, y Daimler Truck seguirá siendo un accionista importante.

Lanzamos Coretura, un negocio conjunto con Volvo Group, para crear una plataforma de vehículos definidos por software para el futuro. Junto con la descarbonización del transporte, la digitalización es la segunda gran transformación en nuestra industria. Por lo tanto, Coretura es un paso grande y emocionante, no solo para nosotros, sino para toda la industria y nuestros clientes. También es un ejemplo excelente de cómo compartir inversiones y potenciar tecnologías a través de alianzas..

Estamos expandiendo nuestra red de puntos de venta y acelerando la puesta en marcha de nuestro nuevo Centro Mundial de Refacciones en Halberstadt, Alemania, para permitir un crecimiento significativo de nuestro negocio de servicio. Estamos incrementando considerablemente el número de puntos de venta propios en toda Europa, con el objetivo de crear –junto con nuestra sólida red de distribuidores independientes– la red más fuerte y profesional de nuestra industria. Con nuestro centro logístico de vanguardia en Halberstadt, podemos entregar rápidamente alrededor de 300,000 refacciones a distribuidores en más de 170 países. En nuestra industria, el soporte confiable, rápido y算 integral es esencial: los clientes dependen de que sus camiones y autobuses estén disponibles en todo momento como sus herramientas de trabajo, y ahora podemos apoyarlos aún mejor.

Hemos convertido al negocio de defensa en una prioridad global y en un área importante de crecimiento. Si bien el mayor papel de la defensa es una realidad sombría para el mundo y para todos nosotros como ciudadanos, ofrece oportunidades de negocio significativas para Daimler Truck, y estamos comprometidos a concretarlas de manera responsable. Estamos fortaleciendo nuestra cartera de camiones y servicios en este segmento y aspiramos a duplicar nuestros ingresos para 2030. Trabajamos con socios estratégicos como Arques y ARX Robotics, y estamos ganando constantemente licitaciones importantes; un ejemplo clave es el contrato adjudicado por el Ministerio de Defensa de Francia para 7,000 camiones militares de nueva generación.

Estamos implementando nuestro programa de eficiencia Cost Down Europe para reducir nuestros costos anuales recurrentes en Europa en más de mil millones de euros para 2030.
Este es un paso importante hacia un modelo operativo ágil y eficaz. Fortalece nuestra competitividad y nos da mayor margen financiero para inversiones que generen valor en nuevas tecnologías, productos y servicios.

UN AÑO DECISIVO PARA LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Al asumir la presidencia del Consejo de Vehículos Comerciales de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (**ACEA**) a principios de este año, quiero añadir la perspectiva de la industria europea sobre la descarbonización del transporte. Los camiones y autobuses mantienen al mundo en movimiento: son la columna vertebral de la logística y del transporte público. Con muchos de los principales fabricantes de camiones y autobuses del mundo establecidos en Europa, tenemos tanto la responsabilidad como la oportunidad de liderar.

Apoyamos plenamente el objetivo de la UE de descarbonizar el transporte y, con docenas de diferentes modelos de camiones y autobuses libres de emisiones locales de CO2 en producción en serie, nuestra industria está cumpliendo. Sin embargo, una adopción sustancial en el mercado solo ocurrirá cuando nuestros clientes puedan operar vehículos de cero emisiones de manera tan fluida y rentable como los vehículos convencionales de hoy.

La Comisión Europea debe tomar medidas urgentes ahora para evitar que los fabricantes tengan que pagar multas mientras las condiciones habilitadoras esenciales simplemente no existan. Las obligaciones para los fabricantes deben estar alineadas con el desarrollo de las redes de infraestructura de carga e hidrógeno, así como con medidas políticas que respalden planes de negocio sólidos para nuestros clientes, como los cargos viales basados en CO2 en todos los Estados miembros de la UE.

2026 tiene que ser el año en que Europa transforme los desafíos en un progreso real, entregando soluciones pragmáticas que protejan la competitividad mientras impulsan la descarbonización del transporte

» Avanzamos con gran impulso, y toda la Compañía está totalmente enfocada en la ejecución y la entrega. «



El futuro se encuentra con la herencia: nuestro Mercedes-Benz eActros 600 eléctrico, en producción en serie desde 2024, y el primer camión Daimler, inventado por Gottlieb Daimler en 1896

130 AÑOS DE CAMIONES

Volviendo a Daimler Truck, 2026 será un año especial para nuestra Compañía. Será un año de avance y, con nuestra estrategia de Daimler Truck, tenemos un plan claro. Pero también queremos resaltar que de ninguna manera estamos empezando de cero. Estamos construyendo nuestro futuro sobre una base sólida: sobre una historia que es única en nuestra industria.

En 1896, Gottlieb Daimler –cuyo nombre llevamos con orgullo en nuestra razón social– inventó el camión y sentó las bases del transporte moderno. Esto fue hace 130 años. Son 130 años de espíritu pionero e innovación, 130 años de experiencia y conocimientos técnicos (*know-how*), 130 años sirviendo a nuestros clientes y 130 años en los que hemos elevado continuamente los estándares de nuestra industria.

Todas estas son fortalezas importantes que nos distinguen ante los ojos de nuestros clientes. Todo esto nos ha convertido en lo que somos hoy: una de las empresas de vehículos comerciales líderes en el mundo, con equipos, productos y marcas sólidos en todo el planeta.

Y aunque todo empezó con el camión –o mejor dicho, con el autobús, que nuestros pioneros fundadores inventaron un año antes, hace 131 años–, nuestra Compañía ha dejado de ser, desde hace mucho tiempo, "solo" vehículos. Ofrecemos a nuestros clientes no solo productos, sino soluciones integrales.

Por ello, podemos estar orgullosos de lo lejos que hemos llegado como Daimler Truck; razón por la cual reconoceremos y celebraremos conscientemente este 130 aniversario a lo largo de 2026.



Equipo a Nivel Mundial: ensamblaje de camones en García, México

AVANZAMOS CON ORGULLO

Al mismo tiempo –para retomar lo que mencioné antes– estamos totalmente comprometidos a mantener nuestro impulso y continuar nuestro camino. Porque en Daimler Truck estamos plenamente conscientes de que una historia exitosa no garantiza un futuro exitoso.

Para ser capaces de construir la mejor empresa de camiones y autobuses, seguiremos transformándonos. Aprovechando nuestras fortalezas.

Enfocándonos en el desempeño. Implementando medidas de eficiencia y, al mismo tiempo, centrándonos en nuestros clientes, invirtiendo en innovación que genere valor y apuntando a un crecimiento rentable.

Este trayecto es un esfuerzo de equipo, por lo que quiero expresar mi más profundo agradecimiento a todos los que contribuyen a esto: Primero y más importante, a nuestros clientes; su éxito es el centro de todo lo que hacemos, ¡gracias por su confianza! A nuestros socios comerciales; ustedes comparten nuestra pasión por productos y servicios increíbles, ¡gracias por sumar esfuerzos y ser más fuertes juntos! A nuestro equipo global; sus habilidades, ideas y energía son el corazón de Daimler Truck, ¡gracias por su dedicación! Y, por último, a ustedes, nuestros accionistas; ¡gracias por compartir nuestra visión de esta gran Compañía!

Con esto, esperamos un 2026 especial: un año de avanzar con orgullo a nivel mundial.

Leinfelden-Echterdingen, Marzo 2026

Karin Rådström

Karin Rådström
Presidenta y CEO de Daimler Truck Holding AG

El Consejo de Administración



Karl Deppen
Miembro
del Consejo de Administración,
FUSO y RIZON
Nombrado hasta 2029[1]

John O'Leary
Miembro
del Consejo de Administración,
Daimler Truck North America
Nombrado hasta 2026

Dr. Andreas Gorbach
Miembro
del Consejo de Administración,
Truck Technology
Nombrado hasta 2029

Karin Rådström
Presidenta y CEO
Nombrada hasta 2029

Achim Puchert
Miembro
del Consejo de Administración
Mercedes-Benz Trucks
y BharatBenz
Nombrado hasta 2027

Eva Scherer
Miembro
del Consejo de Administración
CFO
Nombrada hasta 2027

Jürgen Hartwig
Miembro
del Consejo de Administración,
Recursos Humanos
Nombrado hasta 2026

1 Karl Deppen será CEO de la nueva compañía controladora de reciente creación al concluir la integración planeada de la compañía del Grupo Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation and Hino Motors, Ltd., y concluirá de forma amistosa su mandato en el Consejo de Administración de Daimler Truck.

Informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2025

Estimados Accionistas,

Un turbulento año 2025 ha quedado atrás y debemos señalar: el mundo se ha vuelto más complejo y volátil. Circunstancias que dimos por sentadas durante décadas están cambiando profundamente. Las incertidumbres resultantes impactan fundamentalmente la actividad empresarial. En este contexto, en particular, la geopolítica se ha convertido en un factor central en la gestión corporativa estratégica, no solo para la economía global en su conjunto, sino directamente para Daimler Truck.

En este entorno desafiante, el equipo mundial, bajo el liderazgo de Karin Rådström, ha realizado un trabajo sobresaliente. El cambio generacional en la dirección está demostrando su valor. La dirección estratégica y operativa de la Compañía se ha desarrollado de manera consistente con la estrecha participación del Comité de Vigilancia. La transformación de la Compañía está en pleno apogeo.



El proceso de renovación fundamental del negocio europeo es un ejemplo contundente. El **Consejo de Administración** se ha fijado la ambiciosa meta de mejorar la competitividad y reducir los costos operativos en más de mil millones de euros para 2030. Por el lado de los clientes, ya son evidentes los primeros éxitos en cuanto a unidades vendidas y participación de mercado. En lo que respecta a costos y eficiencia, la implementación de las medidas ya ha comenzado. Mi reconocimiento explícito es para el equipo negociador por parte de los empleados. Defendieron con firmeza sus intereses y, al mismo tiempo, mantuvieron una visión constructiva para asegurar el futuro de la Compañía. Este enfoque colaborativo es de enorme valor en procesos tan complejos.

» El sector de transporte es, y continua siendo, la columna vertebral de la economía y la sociedad, una industria esencial en crecimiento. «

Nuestro mercado más influyente, América del Norte, enfrentó desafíos exógenos particulares en 2025. Una política arancelaria errática tuvo un impacto negativo en dos vertientes: generó incertidumbre en los clientes, quienes frenaron inversiones planificadas, e impactó directamente la rentabilidad y las cadenas de valor de la Compañía. Es probable que este problema persista y no puede ser influenciado directamente por la empresa. Un punto importante aquí: contamos con un equipo sólido y, con John O'Leary, un CEO experimentado en el lugar. Ellos poseen la pericia y la fuerza de liderazgo para navegar de manera confiable en situaciones tan complejas y adoptar las medidas adecuadas.

En el negocio de Asia, se crearon las condiciones necesarias para la integración prevista de Mitsubishi Fuso e Hino Motors en la nueva sociedad controladora ARCHION, que se espera comience operaciones el 1 de abril de 2026. El nuevo equipo directivo, integrado por talentos sobresalientes y liderado por Karl Deppen, aporta la experiencia y la determinación necesarias para concretar con éxito esta exigente integración y generar valor para Daimler Truck.

El negocio de autobuses y vehículos especiales ha sido uno de los aspectos más destacados recientemente. Estas áreas de negocio han logrado resultados impresionantes en mercados que, en algunos casos, están creciendo con fuerza. El segmento de autobuses, en particular, es un ejemplo impactante del impacto que puede lograr una reestructura bien planificada y ejecutada con rigor.

El mundo está lleno de desafíos, pero no debemos pasar por alto el hecho de que también es rico en oportunidades. El sector transporte es y seguirá siendo –como columna vertebral de la economía y la sociedad– una industria de crecimiento esencial. Con marcas sólidas, productos y tecnologías innovadoras y, sobre todo, un equipo global competente y altamente motivado, su Compañía se encuentra en una excelente posición para superar los retos y aprovechar las oportunidades que surjan.

En nombre del Comité de Vigilancia, agradezco al Consejo de Administración, al equipo de liderazgo en general y a toda la fuerza laboral por sus dedicados esfuerzos durante el año pasado. A nuestros clientes y a ustedes, estimados accionistas, les agradezco su confianza y lealtad; ustedes contribuyen a alinear sustancialmente a Daimler Truck hacia la resiliencia y la rentabilidad. El Comité de Vigilancia continuará siguiendo este rumbo con prudencia y determinación.

Leinfelden-Echterdingen, Marzo 2026

Por el Comité de Vigilancia



Joe Kaeser
Presidente

Informe del Comité de Vigilancia

A continuación, informamos sobre el trabajo del Comité de Vigilancia y sus comité en el ejercicio fiscal 2025. El informe del Comité de Auditoría también se integra al presente informe.

Responsabilidad y métodos de trabajo del Comité de Vigilancia
El Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG cumplió plenamente con sus funciones durante el ejercicio fiscal 2025. Sus responsabilidades se definen, en particular, en la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG), los Estatutos Sociales de Daimler Truck Holding AG y el Reglamento Interno del Comité de Vigilancia y sus comités. Además, el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (DCGK), en su versión vigente, constituye un importante conjunto de normas, a cuyo cumplimiento, como es natural, el Comité de Vigilancia concede gran importancia.

En el marco de sus responsabilidades, el Comité de Vigilancia asesoró y supervisó continuamente al Consejo de Administración sobre la gestión de la empresa y brindó apoyo activo en cuestiones importantes relacionadas con la dirección estratégica y el desarrollo futuro de la empresa y del Grupo Daimler Truck. Esto se aplicó, en particular, a las activas conversaciones sobre la evaluación del rendimiento financiero en relación con los objetivos propios de la Compañía, así como en comparación con la competencia, así como en asuntos cruciales para el éxito de la transformación de la industria de vehículos comerciales.

Durante el ejercicio fiscal 2025, el Comité de Vigilancia también examinó numerosas transacciones comerciales en virtud de los derechos de aprobación existentes y, tras una amplia consulta, emitió resoluciones sobre cada una de ellas. En muchos casos, estas transacciones comerciales surgieron de la dirección estratégica de Daimler Truck respecto a la transformación continua de la industria de vehículos comerciales e incluyeron proyectos de producto, cuestiones de sustentabilidad, así como proyectos y planes financieros y de inversión.

En el marco de sus responsabilidades legales y tras 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, incluyendo la Declaración Integrada de Sustentabilidad del Grupo Daimler Truck, y los demás informes financieros se elaboraron de conformidad con los requisitos aplicables y los cumplieron en todos los aspectos.

Durante el ejercicio fiscal 2025, el Comité de Vigilancia también recibió informes y datos periódicos por parte del Consejo de Administración sobre los desarrollos económicos significativos de Daimler Truck Group y sus segmentos, y analizó su contenido con dicho Consejo y los representantes de la dirección. Los informes incluyeron información sobre la política comercial prevista y otras cuestiones fundamentales de la planeación corporativa, incluyendo la planeación financiera, de inversión y de personal, la liquidez y rentabilidad de la Compañía y del Grupo, así como la situación de la Compañía, el Grupo y sus segmentos, junto con información sobre el curso de los negocios. Los informes del Consejo de Administración también incluyeron actualizaciones sobre los mercados de adquisiciones y ventas. Adicionalmente, y durante las discusiones estratégicas con el Consejo de Administración, se analizaron temas de transformación dentro de la industria de vehículos comerciales, así como sus posibles impactos tecnológicos, financieros y económicos en la Compañía. Con el interés de ampliar y profundizar los conocimientos y habilidades existentes del Comité de Vigilancia, el análisis informativo de temas de importancia general para Daimler Truck –y no solo aquellos específicos a un evento particular– también desempeñó un papel importante durante las asambleas.

Los miembros del Comité de Vigilancia se prepararon para las sesiones basándose en los documentos que la Compañía puso a su disposición antes de las mismas. La preparación para las reuniones también incluyó discusiones preliminares por separado de los representantes de los accionistas y de los empleados; en algunas de ellas participaron miembros del Consejo de Administración. Los comités del Comité de Vigilancia se prepararon intensamente para las sesiones de este último 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 reuniones bilaterales con miembros del Consejo de Administración y la dirección de la Compañía. Esto incluyó reuniones periódicas con el Director Jurídico y de Cumplimiento (*Chief Legal and Compliance Officer*) y el Jefe de Auditoría Corporativa. Los demás miembros del Comité de Vigilancia hicieron uso de este recurso según el tema específico a tratar.

Temas en el ejercicio fiscal 2025
Durante el ejercicio fiscal 2025, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG celebró ocho sesiones. La información adicional sobre las modalidades de las sesiones y la participación de los miembros en las mismas se puede encontrar en el resumen al final de este informe. A. 01 ä A. 02 ä A. 03.

Las sesiones del Comité de Vigilancia se caracterizaron por un intercambio abierto y constructivo. Además del análisis intensivo de las transacciones y medidas comerciales relevantes, el Comité de Vigilancia también se centró en el intercambio de información sobre temas clave en Sesiones Ejecutivas periódicas, las cuales se llevaron a cabo sin la presencia del Consejo de Administración. Los temas analizados incluyeron cuestiones de planeación de sucesión, así como la evaluación de asuntos estratégicos de gran importancia y temas organizacionales. En el ámbito de los asuntos estratégicos, la atención en el ejercicio fiscal 2025 se centró particularmente en el rumbo estratégico de la Compañía.

En su sesión del 13 de marzo de 2025, el Comité de Vigilancia abordó la remuneración del Consejo de Administración, los Estados Financieros Anuales y Consolidados, el Informe de Gestión Combinado, la Declaración de Sostenibilidad del Grupo integrada y otros informes financieros. Además de la remuneración del Consejo de Administración, que se trata por separado, otros temas incluyeron la preparación de la Asamblea General Anual del 27 de mayo de 2025. El Comité de Vigilancia también se enfocó en discutir aspectos importantes de la planeación financiera.

Durante una jornada estratégica integral el 9 de abril de 2025, que se describirá con más detalle más adelante, el Comité de Vigilancia analizó a fondo el rumbo estratégico de la Compañía.

En la sesión del 13 de mayo de 2025, el Comité de Vigilancia analizó el informe interino del primer trimestre de 2025 para fines informativos, recibió la actualización financiera correspondiente y continuó con la preparación de la Asamblea General Anual del 27 de mayo de 2025.

Una sesión extraordinaria el 6 de junio de 2025 se dedicó íntegramente a la discusión y resolución sobre la planeada integración de la subsidiaria del Grupo, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, e Hino Motors, Ltd., una subsidiaria de Toyota Motor Corporation.

Desde la decisión de iniciar el proyecto en 2023, el Comité de Vigilancia se mantuvo informado periódicamente sobre su avance por parte del Consejo de Administración, y recibió información más detallada en varias sesiones informativas inmediatamente antes de la resolución en 2025. Tras una discusión exhaustiva, el Comité de Vigilancia aprobó la firma de los contratos para la ejecución de la transacción.

Durante otra sesión extraordinaria el 7 de julio de 2025, el Comité de Vigilancia analizó con el Consejo de Administración un programa de recompra de acciones, para cuya implementación el Consejo de Administración había sido facultado por la Asamblea General Anual el 27 de mayo de 2025. Después de una deliberación minuciosa, el Comité de Vigilancia otorgó su aprobación a este proyecto.

En la sesión del 31 de julio de 2025, el enfoque principal –además de la revisión informativa del reporte financiero interino del primer semestre de 2025– fueron los temas estratégicos. En este contexto, tras sesiones informativas previas con expertos internos y externos, el Comité de Vigilancia abordó a detalle el desarrollo de camiones autónomos y analizó la estrategia de baterías de la Compañía.

En su sesión del 5 de noviembre de 2025, el Comité de Vigilancia analizó y resolvió la rotación del auditor, la cual será obligatoria a partir del ejercicio fiscal 2027 y sobre la cual se informará con más detalle más adelante. Asimismo, el Comité de Vigilancia recibió una actualización financiera integral sobre el tercer trimestre de 2025 y mantuvo discusiones extensas con expertos internos sobre temas generales de ciberseguridad.

Finalmente, en la sesión del Comité de Vigilancia del 5 de diciembre de 2025, se abordaron en particular temas relacionados con la remuneración del Consejo de Administración, la planeación corporativa, la gestión del riesgo de liquidez y el gobierno corporativo –sobre los cuales se informa por separado–, así como el reporte de asuntos estratégicos significativos, incluyendo el área de conducción autónoma. En cuanto a la remuneración del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia, tras la preparación por parte del Comité Presidencial y de Remuneración, analizó a fondo las consideraciones para posibles ajustes al sistema de remuneración actual de los miembros del Consejo de Administración. Además, el Comité de Vigilancia recibió información integral sobre el estado de la planeación para la integración de la subsidiaria del Grupo, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, e Hino Motors, Ltd., la cual había sido aprobada por el Comité de Vigilancia en su sesión del 6 de junio de 2025. Asimismo, el Comité de Vigilancia aprobó la terminación por mutuo acuerdo del mandato de Karl Deppen en el Consejo de Administración, con efecto a partir del cierre de la integración prevista de la subsidiaria del Grupo, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, e Hino Motors, Ltd.

..

Tras la conclusión de esta transacción planificada, Karl Deppen asumirá el cargo de CEO de la sociedad controladora de nueva creación para Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation e Hino Motors, Ltd., y dejará la compañía.

Gobierno corporativo, Declaración de Cumplimiento con el Código Alemán de Gobierno Corporativo y perfil de requisitos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia

El Comité de Vigilancia abordó continuamente temas de gobierno corporativo durante el ejercicio fiscal 2025 y contó con el apoyo, en este sentido, especialmente del Comité Presidencial y de Remuneración.

El Comité de Vigilancia también intercambió puntos de vista sobre estos temas, en particular con el Director Jurídico y de Cumplimiento (*Chief Legal and Compliance Officer*) de la Compañía.

En su sesión del 5 de diciembre de 2025, el Comité de Vigilancia analizó a fondo temas de gobierno corporativo y, especialmente, el borrador de la Declaración de Cumplimiento 2025 con el DCGK (Código Alemán de Gobierno Corporativo). En este contexto, el Comité de Vigilancia también analizó la implementación de las recomendaciones clave del DCGK y, en particular, la independencia de los representantes de los accionistas en el sentido del DCGK y la independencia de los representantes de los empleados bajo los estándares ESRS. La Declaración de Cumplimiento 2025 con el DCGK, de conformidad con la Sección 161 de la ley AktG, fue adoptada el 5 de diciembre de 2025. Con las excepciones justificadas en la misma, se cumplen todas las recomendaciones del Código.

En aras de un buen gobierno corporativo, los miembros del Comité de Vigilancia de la Compañía están obligados a revelar cualquier conflicto de interés al pleno de dicho Comité. Tales conflictos de interés pueden surgir, en particular, de una posición en un consejo consultivo o de administración con clientes, proveedores o prestamistas de la Compañía u otros terceros. No hubo tales conflictos de interés durante el periodo sobre el que se informa.

En su sesión del 5 de diciembre de 2025, el Comité de Vigilancia también adoptó modificaciones específicas a su Reglamento Interior. Estas modificaciones se relacionaron, en particular, con el desarrollo de los requisitos de aprobación existentes.

En esta sesión, el Comité de Vigilancia también analizó los perfiles de requisitos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, y determinó si estos se habían cumplido.

La integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG se basa, en particular, en conceptos de diversidad respecto a aspectos como la formación académica y profesional, así como el género y la edad. El Comité de Vigilancia ha combinado estos conceptos de diversidad con los requisitos de la Ley para la Participación Equitativa de Mujeres y Hombres en Cargos Directivos (Segunda Ley de Cargos Directivos o *FüPoG*) y otros requisitos sobre las aptitudes de los miembros de los órganos ejecutivos en perfiles de requisitos integrales para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia. El Comité de Vigilancia decidió realizar cambios específicos en el perfil de requisitos para su propia integración. Estos cambios se centraron particularmente en las competencias relacionadas con la supervisión y buscan una mayor integración de aspectos orientados al futuro y relevantes para la transformación, tales como tecnologías digitales y mercados de crecimiento.

Sobre la base de los perfiles de requisitos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, este último también preparó matrices de calificación que reflejan el estado de implementación respectivo, y analizó su estructura y su publicación prevista en la "E - Declaración de Gobierno Corporativo" en su sesión del 5 de diciembre de 2025.

En la misma sesión, el Comité de Vigilancia también determinó el cumplimiento del perfil de requisitos del Consejo de Administración aplicable durante el periodo sobre el que se informa para la integración actual de dicho Consejo.

De conformidad con la Sección 96, Subsección 2 de la ley *AktG*, los comités de vigilancia de las sociedades que cotizan en bolsa sujetas a codeterminación conjunta deben estar integrados por al menos un 30% de mujeres y un 30% de hombres. Esta 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 cuota mínima para dicha elección deberá ser cumplida por separado por los representantes de los accionistas y de los empleados. Dado que no hubo oposición al cumplimiento global, la cuota de género debe ser cumplida por el Comité de Vigilancia en su totalidad.

Al 31 de diciembre de 2025, el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG estaba integrado por seis mujeres (de las cuales, tres representaban a los accionistas y tres a los empleados) y catorce hombres (de los cuales, siete representaban a los accionistas y siete a los empleados).

Sin perjuicio del cumplimiento global, tanto la representación de los accionistas como la de los empleados cumplieron con el requisito mínimo para sus respectivas partes durante todo el ejercicio fiscal 2025. Desde el nombramiento judicial de Barbara Resch, con efecto a partir del 1 de enero de 2025, hasta la renuncia de Andrea Reith el 30 de junio de 2025, la representación de los empleados superó la cuota mínima.

Remuneración del Consejo de Administración
El sistema de remuneración para los miembros del Consejo de Administración aplicable en el ejercicio fiscal 2025 (Sistema de Remuneración 2023+) fue determinado por el Comité de Vigilancia en su sesión del 15 de diciembre de 2022 y se detalló más recientemente en diciembre de 2023. Sobre esta base, el Comité de Vigilancia estableció las metas para el ejercicio fiscal 2025 en su sesión del 13 de marzo de 2025, por recomendación del Comité Presidencial y de Remuneración. El Comité de Vigilancia también determinó el cumplimiento de metas para el ejercicio fiscal 2024. En su sesión del 5 de diciembre de 2025, el Comité de Vigilancia, tras la preparación del Comité Presidencial y de Remuneración, examinó nuevamente con mayor detalle el sistema de remuneración de los miembros del Consejo de Administración. Se analizaron posibles cambios al sistema que reflejen el rumbo estratégico de la Compañía y se prepararon las decisiones que se tomarán en 2026 respecto al establecimiento de metas para ese año y el cumplimiento de metas de 2025. Se pueden encontrar más detalles sobre el sistema de remuneración 2023+ actualmente vigente en la descripción publicada en el sitio web de la Compañía w www.daimlertruck.com/ en/company/corporate-governance/board-of-management/ remuneration-of-the-board-of-management. Tras discusiones exhaustivas que involucraron al Comité de Auditoría y al Comité Presidencial y de Remuneración, el Comité de Vigilancia resolvió en su sesión del 11 de marzo de 2026 modificar el sistema de remuneración. Estas modificaciones tienen como objetivo, en particular, fortalecer la cultura de los accionistas y reflejar el rumbo estratégico de la Compañía en los criterios de desempeño para los componentes de la remuneración variable. Las modificaciones se someterán a la aprobación de la Asamblea General Anual de 2026 ("Voto sobre la Remuneración" o *Say on Pay*) y, de ser aprobadas, entrarán en vigor el 1 de enero de 2027.

Abordando la dirección estratégica de la Compañía
Durante el ejercicio fiscal 2025, el Comité de Vigilancia abordó detalladamente y en repetidas ocasiones el rumbo estratégico de Daimler Truck Group, incluyendo su estrategia empresarial. Junto con los representantes responsables de la dirección de Daimler Truck Group, y en particular con los integrantes del Consejo de Administración, el Comité de Vigilancia analizó periódicamente el plan de negocios para el rumbo estratégico futuro y los desarrollos económicos previstos para el Grupo.

El 9 de abril de 2025, el Comité de Vigilancia llevó a cabo una sesión de estrategia específica con el Consejo de Administración, encabezado por la Presidenta y CEO Karin Rådström. En esta reunión, el Comité de Vigilancia examinó a fondo el rumbo estratégico de la Compañía y los ajustes a la estrategia vigente.

Autoevaluación del Comité de Vigilancia
De conformidad con la recomendación pertinente del Código Alemán de Gobierno Corporativo (DCGK), el Comité de Vigilancia realizó su última autoevaluación en el ejercicio fiscal 2023. Los hallazgos clave de dicha evaluación también se incorporaron al trabajo del Comité de Vigilancia en el ejercicio fiscal 2025. No obstante, debido a los cambios en la integración del Comité de Vigilancia durante el periodo del informe, no se realizó una autoevaluación en 2025. Esta se tiene programada actualmente para el ejercicio fiscal 2026.

Discusión y resolución sobre planeación corporativa Planeación Empresarial Daimler Truck)
En su sesión del 5 de diciembre de 2025, el Comité de Vigilancia también analizó y aprobó el plan de negocios de la Compañía dentro del marco de la Planeación Empresarial de Daimler Truck. Para tal fin, el Comité de Vigilancia contó con los documentos pertinentes, los cuales también consideraron aspectos relacionados con la sostenibilidad, así como los proyectos e inversiones correspondientes. Durante todo el ejercicio fiscal 2025, el Comité de Vigilancia participó intensamente en temas de planeación y estrategia corporativa. Además, el Comité de Vigilancia analizó el marco para la 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 consta de veinte miembros. De acuerdo con las disposiciones de la Ley de Codeterminación de Alemania, debe estar integrado por diez representantes de los empleados y diez representantes de los accionistas. La duración del cargo de los miembros del Comité de Vigilancia elegidos por la Asamblea General Anual de 2022 termina en 2026, por lo que se llevarán a cabo elecciones para los representantes de los accionistas en la Asamblea General Anual de 2026. Mientras tanto, un representante de los accionistas fue nombrado judicialmente en mayo de 2025 y otro en octubre de 2025.
La duración del cargo de los representantes de los empleados, elegidos por la fuerza laboral en noviembre de 2022, finaliza en 2027. Un representante de los empleados fue nombrado por el tribunal en octubre de 2023, una representante en enero de 2025 y otro representante en julio de 2025.

El Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG ha establecido e integrado un Comité Presidencial y de Remuneración, 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 estuvieron integrados de la siguiente manera en el ejercicio fiscal 2025:

Comité Presidencial y de Remuneración
De acuerdo con el Reglamento Interior, Joe Kaeser, como Presidente del Comité de Vigilancia, también preside el Comité Presidencial y de Remuneración; asimismo, Michael Brecht, como Vicepresidente del Comité de Vigilancia, es también Vicepresidente del Comité Presidencial y de Remuneración según dicho reglamento. El Comité de Vigilancia también eligió a Marie Wieck y a Barbara Resch como miembros de este comité.

Comité de Auditoría
Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger y Thomas Zwick fueron elegidos para el Comité de Auditoría en 2022. Este comité eligió a Michael Brosnan como su Presidente y a Michael Brecht como su Vicepresidente. En su calidad de Presidente del Comité de Auditoría, Michael Brosnan es independiente de Daimler Truck Holding AG y de su Consejo de Administración, según lo establecido en la recomendación correspondiente del DCGK. Con Harald Wilhelm y Michael Brosnan, el Comité de Auditoría cuenta con dos miembros con experiencia financiera en los términos de la Sección 100, Subsección 5 de la ley *AktG* y la recomendación correspondiente del DCGK.

Comité de Nombramientos
De conformidad con el Reglamento Interior, Joe Kaeser, como Presidente del Comité de Vigilancia, también preside el Comité de Nombramientos. En 2022, el Comité de Vigilancia eligió a Marie Wieck y a Renata Jungo Brüngger como miembros adicionales del Comité de Nombramientos.

Comité de Mediación
De conformidad con el Reglamento Interior, Joe Kaeser, como Presidente del **Comité de Vigilancia**, también preside el **Comité de Mediación**, y Michael Brecht, como Vicepresidente del **Comité de Vigilancia**, es también Vicepresidente del **Comité de Mediación**. Marie Wieck y Barbara Resch fueron elegidas miembros adicionales del **Comité de Mediación** por los representantes de los accionistas y de los empleados, respectivamente.

Cambios al Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia
La composición del Comité de Vigilancia experimentó varios cambios en el ejercicio fiscal 2025. Roman Zitzelsberger renunció a su cargo como miembro del Comité de Vigilancia con efecto al 31 de diciembre de 2024. Posteriormente, a petición del Consejo de Administración, Barbara Resch fue nombrada por el Tribunal Local de Stuttgart como miembro del Comité de Vigilancia en representación de los empleados, con efecto al 1 de enero de 2025. Andrea Reith renunció a su cargo con efecto al 30 de junio de 2025. Acto seguido, a petición del Consejo de Administración, Udo Roth fue nombrado por el Tribunal Local de Stuttgart como miembro del Comité de Vigilancia en representación de los empleados, con efecto al 1 de julio de 2025.

Asimismo, John Krafcik renunció a su cargo como miembro del Comité de Vigilancia, con efecto al cierre de la Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG el 27 de mayo de 2025. A petición del Consejo de Administración, Kurt Sievers fue nombrado por el Tribunal Local de Stuttgart como miembro del Comité de Vigilancia y representante de los accionistas, con efecto a partir del cierre de la Asamblea General Anual el 27 de mayo de 2025. Jacques Esculier también renunció al Comité de Vigilancia con efecto al 30 de septiembre de 2025. A petición del Consejo de Administración, Jan Gurander fue nombrado por el Tribunal Local de Stuttgart como su sucesor, con efecto al 1 de octubre de 2025.

No se realizaron cambios en el Consejo de Administración durante el ejercicio fiscal 2025.

Trabajo en el Comité de Auditoría
El Comité de Auditoría celebró un total de seis sesiones en el ejercicio fiscal 2025 y aprobó una resolución fuera de sesión. En cumplimiento con los requisitos legales y de otro tipo, el Director de Finanzas (*Chief Financial Officer*) y representantes del auditor externo participaron regularmente en las sesiones como invitados. El Comité de Auditoría también consultó periódicamente al auditor sin la presencia del Consejo de Administración.

Representantes de la dirección también participaron en las sesiones para puntos específicos de la agenda. El Presidente del Comité de Auditoría mantuvo regularmente reuniones individuales con los miembros del comité, el Director de Finanzas y los mencionados representantes de la dirección de Daimler Truck Group, particularmente en la preparación y el seguimiento de las sesiones. El Presidente también intercambió información periódicamente con los representantes del auditor externo sobre temas de auditoría importantes e informó a los miembros del comité al respecto.

Durante el ejercicio fiscal 2025, el Comité de Auditoría analizó los Estados Financieros Anuales y Consolidados, el Informe de Gestión Combinado y los resultados de las auditorías respectivas, así como los informes financieros interinos y los resultados de las revisiones de auditoría correspondientes antes de su publicación con el Director de Finanzas, el Jefe de Contabilidad y los representantes del auditor. Los informes de los departamentos de Auditoría Corporativa, Cumplimiento y Legal también complementaron el contenido habitual de las sesiones. En ellas, el Comité de Auditoría recibió informes periódicos sobre procesos legales en curso, la situación de riesgo legal, el sistema de gestión de cumplimiento e información sobre los reportes internos y externos recibidos en el sistema de denunciantes del Grupo "SpeakUp", así como las medidas tomadas para atenderlos. Otro enfoque particular del trabajo del Comité de Auditoría en el ejercicio fiscal 2025 fue el examen preparatorio de los aspectos contables de transacciones estratégicamente importantes que se sometieron a la decisión del Comité de Vigilancia.

En preparación para la sesión del Comité de Vigilancia del mismo día, el Comité de Auditoría, en su sesión del 13 de marzo de 2025, examinó y analizó intensamente los Estados Financieros Anuales y Consolidados y el Informe de Gestión Combinado –cada uno auditado con una opinión de auditoría sin salvedades–, incluyendo la Declaración de Sostenibilidad del Grupo auditada con seguridad limitada para el ejercicio fiscal 2024, la Declaración de Gobierno Corporativo y la propuesta a la Asamblea General Anual para la aplicación de utilidades y el reporte de remuneraciones. Los representantes del auditor informaron detalladamente sobre los resultados de la auditoría y, en este informe, abordaron en particular las áreas de enfoque, los "Asuntos Clave de Auditoría" (*Key Audit Matters*) y los procedimientos de auditoría respectivos, incluyendo las conclusiones extraídas en cada caso, y estuvieron a disposición del Comité para responder preguntas y proporcionar información adicional.

Los informes del auditor sobre los Estados Financieros Anuales y Consolidados (incluyendo los asuntos de auditoría particularmente importantes en las opiniones emitidas), sobre el sistema de control interno y sobre transacciones significativas relativas a los estados financieros, fueron analizados con los representantes del auditor. Además, el Comité de Auditoría también abordó el sistema de gestión de riesgos de la Compañía. Tras un examen y análisis profundo, el Comité de Auditoría recomendó al Comité de Vigilancia aprobar los estados financieros preparados, el Informe de Gestión Combinado –incluyendo la Declaración de Sostenibilidad del Grupo–, la Declaración de Gobierno Corporativo y la propuesta sobre la aplicación de utilidades a la Asamblea General Anual.

El Comité de Auditoría también aprobó su informe sobre el ejercicio fiscal 2024, el cual se integró en el Informe del Comité de Vigilancia.

Respecto al auditor de la Compañía, el Comité de Auditoría abordó particularmente su independencia. Tras analizar la calidad de la auditoría, el Comité de Auditoría también dirigió la recomendación al Comité de Vigilancia sobre la propuesta a la Asamblea General Anual para nombrar a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, como auditor, auditor del Grupo y auditor para la revisión de los informes financieros interinos del ejercicio fiscal 2025 y de los informes financieros interinos del ejercicio fiscal 2026 en el periodo previo a la siguiente Asamblea General Anual en el ejercicio fiscal 2026. Tras la Asamblea General Anual del 27 de mayo de 2025, y siguiendo el nombramiento por parte de la misma, el Comité de Auditoría asignó a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, la auditoría de los Estados Financieros Anuales y Consolidados, los sistemas de control interno y la revisión de auditoría de los informes financieros interinos para el ejercicio fiscal 2025, y autorizó a Michael Brosnan a firmar las cartas de encargo correspondientes y el acuerdo de honorarios.

Un enfoque clave del trabajo del Comité de Auditoría en el ejercicio fiscal 2025 fue el proceso de selección de un nuevo auditor efectivo a partir del ejercicio fiscal 2027. El Comité de Auditoría había decidido iniciar este proceso en el ejercicio fiscal 2024, ya que el cumplimiento de la antigüedad del auditor actual en el Grupo de la antigua Daimler AG (ahora Mercedes-Benz Group AG) requería un cambio de auditor en Daimler Truck a más tardar en el ejercicio fiscal 2027. Con el apoyo de un grupo de expertos internos establecido por el Comité de Auditoría, este llevó a cabo un procedimiento de varias etapas para examinar a fondo la selección de un auditor adecuado basado en los criterios integrales que había definido.

Al concluir este proceso, el 6 de noviembre de 2025, tras un análisis profundo de los resultados y del cumplimiento de los criterios de selección, el Comité de Auditoría resolvió recomendar al Comité de Vigilancia –y expresar su preferencia por– PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, para ser nombrado auditor de la Compañía a partir del ejercicio fiscal 2027.
El Comité de Auditoría informó exhaustivamente al Comité de Vigilancia sobre el proceso de selección y los motivos principales de su recomendación y preferencia. Tras una discusión minuciosa, el Comité de Vigilancia respaldó la recomendación y preferencia del Comité de Auditoría en su sesión del 5 de noviembre de 2025.

Trabajo en otros comités

El **Comité Presidencial y de Remuneración** se reunió cinco veces en el ejercicio fiscal 2025 y aprobó dos resoluciones fuera de sesión. El trabajo del Comité se centró en temas de gobierno corporativo y en la remuneración del Consejo de Administración, siendo este último un tema de enfoque fundamental. El Comité Presidencial y de Remuneración también apoyó al Presidente del Comité de Vigilancia en su labor y abordó la aceptación de mandatos externos y de otro tipo por parte de los miembros del Consejo de Administración, asuntos de personal y el seguro de responsabilidad civil para consejeros y directivos (seguro D&O).

El **Comité de Nombramientos** se reunió cuatro veces en el ejercicio fiscal 2025 y aprobó una resolución fuera de sesión. El objeto de su trabajo fue la preparación para las elecciones de los representantes de los accionistas por parte de la Asamblea General Anual para el ejercicio fiscal 2026, así como la gestión de los cambios mencionados en la representación de los accionistas durante el ejercicio fiscal 2025. Como parte de un proceso integral de selección y análisis –con especial consideración al perfil de requisitos integrales para el Comité de Vigilancia–, el Comité de Nombramientos revisó las propuestas de elección del Comité de Vigilancia para la Asamblea General Anual de 2026, sobre las cuales se informará más adelante

.



Joe Kaeser, Chairman, y Michael Brecht, Vicepresidente del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG

Auditoría de los Estados Financieros Anuales y Consolidados para el ejercicio fiscal 2025

Los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG y el Informe de Gestión Combinado de 2025 para Daimler Truck Holding AG y el Grupo han sido debidamente auditados por KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, y cuentan con una opinión de auditoría sin salvedades. Esto también aplica a los Estados Financieros Consolidados de 2025 preparados conforme a las NIIF (IFRS), al Informe de Gestión Combinado y a la Declaración de Sostenibilidad del Grupo para Daimler Truck Group.

En su sesión del 11 de marzo de 2026, el Comité de Vigilancia abordó los Estados Financieros Anuales y Consolidados de la Compañía y el Informe de Gestión Combinado —cada uno auditado con una opinión de auditoría sin salvedades—, incluyendo la Declaración de Sostenibilidad del Grupo para Daimler Truck Group auditada con "seguridad limitada", la Declaración de Gobierno Corporativo, la propuesta a la Asamblea General Anual para la aplicación de utilidades y el reporte de remuneraciones.

Para su preparación, se entregaron a los miembros del Comité de Vigilancia borradores detallados de los documentos, incluyendo el reporte anual, los Estados Financieros Consolidados bajo NIIF, el Informe de Gestión Combinado, la Declaración de Sostenibilidad del Grupo (sujeta a auditoría de seguridad limitada), la Declaración de Gobierno Corporativo, los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG, la propuesta del Consejo de Administración para la aplicación de utilidades, el reporte de remuneraciones y los dictámenes de auditoría de KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín. También se incluyeron los informes sobre el sistema de control interno relacionado con la contabilidad, el borrador del reporte del Comité de Vigilancia y las recomendaciones del Comité de Auditoría, que también había analizado a fondo dichos temas

El Comité de Auditoría y el Comité de Vigilancia analizaron estos documentos detalladamente y en presencia del auditor, quien informó sobre los resultados de su auditoría y, en particular, abordó los asuntos clave de auditoría y los procedimientos respectivos, incluyendo las conclusiones alcanzadas, y estuvo disponible para preguntas e información adicional. Tras el resultado final del examen por parte del Comité de Auditoría y su propia revisión, el Comité de Vigilancia respaldó el resultado de la auditoría, determinó que no había objeciones que presentar y aprobó los estados financieros preparados por el Consejo de Administración y el Informe de Gestión Combinado. Con esto, quedaron aprobados los estados financieros anuales de la Compañía para 2025. Sobre esta base, el Comité de Vigilancia respaldó la propuesta del Consejo de Administración para la aplicación de utilidades. Asimismo, el Comité de Vigilancia ratificó 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 no fueran adecuados o efectivos.

El Comité de Vigilancia también aprobó su propio reporte, la Declaración de Gobierno Corporativo y el reporte de remuneraciones preparado junto con el Consejo de Administración conforme a la Sección 162 de la ley *AktG*.

Asamblea General Anual 2025 y preparativos para la Asamblea General Anual 2026

La Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG se llevó a cabo de forma virtual, conforme a las disposiciones pertinentes de la ley de sociedades por acciones, el 27 de mayo de 2025 en el domicilio social de la Compañía en Leinfelden-Echterdingen.

En su sesión del 13 de marzo de 2025, el Comité de Vigilancia adoptó la agenda y las propuestas de resolución para la Asamblea General Anual. Previo a la misma, el Presidente del Comité de Vigilancia mantuvo discusiones profundas con inversionistas y asesores de voto (*proxy advisors*) como parte de las denominadas "Giras de Gobierno Corporativo" (*Governance roadshows*). Estas reuniones proporcionaron información valiosa sobre las expectativas de los accionistas y sobre posibles mejoras en la interacción con los dueños de la Compañía. En la Asamblea General Anual, las propuestas de resolución de la dirección fueron adoptadas por amplias mayorías. Esto incluyó, en particular, la liberación de responsabilidad de los miembros del Comité de Vigilancia y del Consejo de Administración para el ejercicio fiscal 2024, así como una propuesta de ajuste a la remuneración del Comité de Vigilancia tras una revisión integral con la participación de expertos externos, con el fin de adaptarla a la posición de la Compañía por su tamaño en el índice DAX40.

En su sesión del 11 de marzo de 2026, el Comité de Vigilancia también adoptó la agenda y las propuestas de resolución para la Asamblea General Anual de 2026. Esto incluyó, además de la resolución sobre los cambios al sistema de remuneración del Consejo de Administración, la propuesta —preparada integralmente por el Comité de Auditoría— para que la Asamblea General nombre a PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft como auditor a partir del ejercicio fiscal 2027. Como parte de la agenda y de las propuestas de resolución, el Comité de Vigilancia también decidió respaldar las propuestas de elección para ocho miembros de dicho Comité, presentadas conjuntamente por Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, con base en el acuerdo de desconsolidación concluido con la Compañía en 2021. Por lo tanto, el Comité de Vigilancia resolvió proponer a la Asamblea General Anual de 2026 la elección de:

- **Michael Brosnan**, Boston, Massachusetts, EE. UU. (hasta la Asamblea General que decide sobre el descargo de responsabilidad para el ejercicio fiscal 2027),
- **General (retirado) Wayne Eyre**, Ontario, Canadá (hasta la Asamblea General que decide sobre el descargo de responsabilidad para el ejercicio fiscal 2028),
- **Joe Kaeser**, Munich, Alemania (hasta la Asamblea General que decide sobre el descargo de responsabilidad para el ejercicio fiscal 2029),
- **Claudia Nemat**, Düsseldorf, Alemania (hasta la Asamblea General que decide sobre el descargo de responsabilidad para el ejercicio fiscal 2029),
- **Britta Seeger**, Stuttgart, Alemania (hasta la Asamblea General que decide sobre el descargo de responsabilidad para el ejercicio fiscal 2029),
- **Kurt Sievers**, Hamburg, Alemania (hasta la Asamblea General que decide sobre el descargo de responsabilidad para el ejercicio fiscal 2029),
- **Vipin Sondhi**, New Delhi, India (hasta la Asamblea General que decide sobre el descargo de responsabilidad para el ejercicio fiscal 2027),
- **Harald Wilhelm**, Stuttgart, Alemania (hasta la Asamblea General que decide sobre el descargo de responsabilidad para el ejercicio fiscal 2029),

y, además:

- **Jan Gurander**, Kungshamn, Suecia (hasta la Asamblea General que decide sobre el descargo de responsabilidad para el ejercicio fiscal 2029), and
- **Marie Wieck**, Cold Spring, New York, EE. UU. (hasta la Asamblea General que decide sobre el descargo de responsabilidad para el ejercicio fiscal 2028),

al Comité de Vigilancia por los periodos de mandato respectivos indicados. Las propuestas de elección anteriores se basan en la recomendación del Comité de Nombramientos del Comité de Vigilancia, el cual se reunió previamente el 10 de marzo de 2026 y comunicó con antelación las consideraciones existentes sobre la futura integración del Comité de Vigilancia a Mercedes-Benz Group AG, con el objetivo de cumplir con el perfil de requisitos integrales para el Comité de Vigilancia en su conjunto.

Leinfelden-Echterdingen, Marzo 2026

Por el Comité de Vigilancia



Joe Kaeser
Presidente

Por el Comité de Auditoría



Michael Brosnan
Presidente

A. 01

Información individualizada sobre la participación en asambleas por parte de los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio fiscal 2025 - Comité de Vigilancia

	Participación	Asistencia (%)
2025		
Comité de Vigilancia		
Joe Kaeser (Presidente)	8/8	100
Michael Brecht (Vicepresidente)*	8/8	100
Michael Brosnan	8/8	100
Bruno Buschbacher*	8/8	100
Jacques Esculier (hasta el 30 de septiembre de 2025)	4/6	67
Akihiro Eto	8/8	100
Jan Gurander (desde el 1 de octubre de 2025)	2/2	100
Laura Ipsen	6/8	75
Renata Juno Brüngger	8/8	100
Carmen Klitzsch-Müller*	8/8	100
Jörg Köhlinger*	7/8	88
John Krafcik (hasta el 27 de mayo de 2025)	1/3	33
Jörg Lorz*	8/8	100
Andrea Reith* (hasta el 30 de junio de 2025)	4/4	100
Udo Roth (desde el 1 de julio de 2025)*	4/4	100
Barbara Resch (desde el 1 de enero de 2025)*	7/8	88
Martin H. Richenhagen	7/8	88
Andrea Seidel*	8/8	100
Kurt Sievers (desde el 27 de mayo de 2025)	5/5	100
Shintaro Suzuki*	8/8	100
Marie Wieck	8/8	100
Harald Wilhelm	8/8	100
Thomas Zwick*	8/8	100

*Representante de empleados

A. 02

Información individualizada sobre la participación en asambleas por parte de los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio fiscal 2025 -Comités del Comité de Vigilancia

	Participación	Asistencia (%)
2025		
Comité Presidencial y de Remuneración		
Joe Kaeser (Presidente)	5/5	100
Michael Brecht*	5/5	100
Barbara Resch*	4/5	80
Marie Wieck	5/5	100
Comité de Auditoría		
Michael Brosnan (Presidente)	6/6	100
Michael Brecht*	6/6	100
Akihiro Eto	6/6	100
Jörg Köhlinger*	6/6	100
Harald Wilhelm	6/6	100
Thomas Zwick*	6/6	100
Comité de Nombramientos		
Joe Kaeser (Presidente)	4/4	100
Renata Jungo Brüngger	4/4	100
Marie Wieck	4/4	100
Comité de Mediación		
Joe Kaeser (Presidente)	0/0	/
Michael Brecht*	0/0	/
Barbara Resch*	0/0	/
Marie Wieck	0/0	/

*Representante de Empleados

A. 03

Información sobre la modalidad de sesiones

	Número de sesiones	presenciales[1]	Como conferencia de video o telefónica
2025			
Comité de Vigilancia	8	4	4
Comité de Presidencia y Remuneraciones	5	3	2
Comité de Auditoría	6	2	4
Comité de Nombramientos	4	3	1
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 video 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 de Empresa General y del Grupo de Daimler Truck AG.
Presidente del Comité de Empresa de la planta de Mercedes-Benz en Gaggenau.



Michael Brosnan

Representante de accionistas.
Presidente del Comité de Auditoría
Ex-CFO de Fresenius Medical Care AG & Co. KGaA.



Bruno Buschbacher

Representante de empleados.
Presidente del Comité de Empresa General de Daimler Buses GmbH.
Presidente del Comité de Empresa de la planta en Mannheim.



Akihiro Eto

Representante de accionistas.
Miembro del Comité de Auditoría.
Ex Miembro del Consejo de Administración, Presidente y COO Global de Bridgestone Corporation.



Jan Gurander

Representante de accionistas.
Anterior CFO y CEO Adjunto de AB Volvo.



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.
Presidenta del Comité de Empresa de las oficinas centrales de Daimler Truck AG en Stuttgart.



Jörg Köhlinger

Representante de empleados. Miembro del Comité de Auditoría.
Director Central de Distrito de IG Metall (Sindicato de Trabajadores Metalúrgicos).



Jörg Lorz

Representante de empleados.
Vicepresidente del Comité de Empresa de Grupo de Daimler Truck AG.
Presidente del Comité de Empresa de la planta en Kassel.



Barbara Resch

Representante de empleados.
Miembro del Comité de Presidencia y Remuneraciones y el Comité de Mediación.
Director de Distrito Baden-Württemberg de IG Metall (Sindicato de Trabajadores Metalúrgicos).



Martin H. Richenhagen

Representante de accionistas.
Ex-Presidente y Presidente del Consejo de Administración de AGCO Corporation.



Udo Roth

Representante de empleados.
Vicepresidente del Comité de Empresa de la Planta Mercedes-Benz Plant en Gaggenau.



Andrea Seidel

Representante de empleados.
Vicepresidenta del Comité de Portavoces del Grupo y el Comité General de Portavoces de los empleados ejecutivos de Daimler Truck AG.
Presidente del Comité de Portavoces de los empleados ejecutivos de las oficinas centrales de Daimler Truck en Leinfelden-Echterdingen.



Kurt Sievers

Representante de accionistas.
Ex-Presidente, CEO y Director Ejecutivo en NXP Semiconductors N.V.



Shintaro Suzuki

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. Socia Ejecutiva en Ethos Capital.



Harald Wilhelm

Representante de accionistas.
Miembro del Comité de Auditoría.
Miembro del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz AG.



Thomas Zwick

Representante de empleados.
Miembro del Comité de Auditoría.
Vicepresidente del Comité de Empresa General de Daimler Truck AG.
Presidente del Comité de Empresa de la planta en Wörth

Andrea Reith renunció a su cargo con efecto a partir del 30 de junio de 2025.
John Krafcik renunció a su cargo con efecto a partir del 27 de mayo de 2025.
Jacques Esculier renunció a su cargo con efecto a partir del 30 de septiembre de 2025.
Todos los representantes de los accionistas en el Comité de Vigilancia han sido elegidos hasta 2026, con excepción de Jan Gurander y Kurt Sievers, quienes fueron nombrados judicialmente.
Todos los representantes de los empleados en el Comité de Vigilancia han sido elegidos hasta 2027, con excepción de Barbara Resch, Shintaro Suzuki y Udo Roth, quienes fueron nombrados judicialmente.
Todos los miembros actuales del Comité de Vigilancia son también miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck AG. Se puede encontrar información detallada sobre los miembros del Comité de Vigilancia, sus cargos en otros consejos de vigilancia u órganos de supervisión comparables y sus currículos, así como información sobre las comisiones del Comité de Vigilancia y sus integrantes, en w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

Objetivos y Estrategia

En 2025, hemos establecido la estrategia de construir la mejor compañía de camiones y autobuses - para nuestros clientes, empleados y nuestros accionistas

Nuestro objetivo

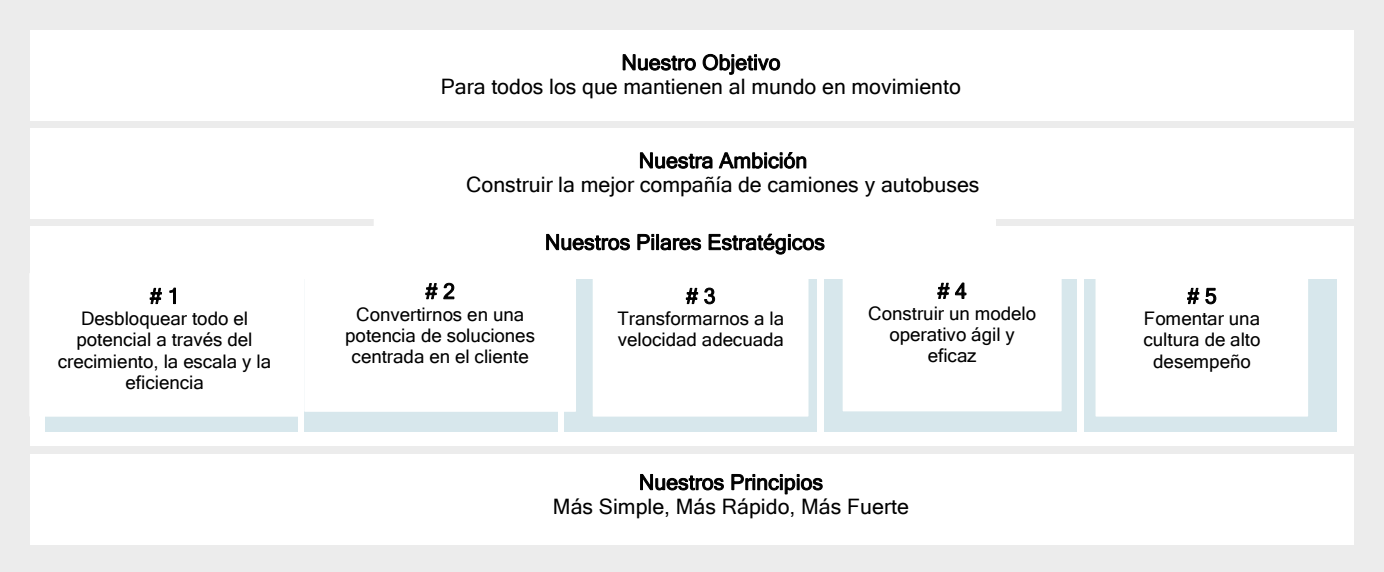
Los camiones y autobuses son la columna vertebral de nuestra economía y sociedad. Sin ellos, el mundo se detendría. En Daimler Truck, decimos con convicción y orgullo: trabajamos para todos los que mantienen al mundo en movimiento; para los transportistas que llevan mercancías desde los puertos de todo el mundo hasta los supermercados, obras de construcción y hospitales. Para los proveedores de transporte que llevan a las personas 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 lo que nos motiva cada día.

Nuestra ambición

En Daimler Truck, nos impulsa una ambición clara: construir la mejor empresa de camiones y autobuses, para nuestros clientes, nuestros colaboradores y nuestros accionistas.
Para nuestros clientes, nuestra meta es ser su primera opción. Esto significa no solo entregar vehículos extraordinarios, sino también brindar un soporte confiable que permita el éxito de sus negocios. Para nuestros colaboradores, significa ser un empleador de elección: atraer y desarrollar al mejor talento, fomentar el compromiso y empoderar a nuestra gente para que alcance su máximo potencial. Para nuestros accionistas, buscamos crear valor duradero mediante el fortalecimiento de nuestra resiliencia, impulsando el volumen y el crecimiento de los ingresos, y logrando márgenes líderes en la industria.
Para 2030, tenemos como objetivo un rendimiento sobre ventas ajustado superior al 12% y una tasa de crecimiento anual compuesta orgánica del 3 al 5% para los ingresos por ventas de nuestro Negocio Industrial
.

A. 04

Nuestro marco estratégico



Nuestros pilares estratégicos

Estamos ejecutando nuestra estrategia basándose en cinco pilares.

#1 Desbloquear todo el potencial a través del crecimiento, la escala y la eficiencia

Estamos aprovechando nuestra escala global y fuerza industrial para generar crecimiento e incrementar la eficiencia. A través de nuestras marcas, ocupamos una de las posiciones de liderazgo en el mercado en todas las regiones clave. Tenemos la intención de construir sobre esta base expandiéndonos en las áreas más rentables y desbloqueando plenamente nuestro potencial mediante el crecimiento, la escala y la eficiencia.

Las palancas clave incluyen duplicar nuestros ingresos en el negocio de defensa de alto margen, hacer crecer el segmento vocacional en Norteamérica y expandir nuestras ventas de vehículos libres de emisiones locales de CO_{2e} a más de 25,000 camiones eléctricos anuales en Europa para 2030. También estamos acelerando nuestro crecimiento rentable en la India y avanzando en la conducción autónoma de larga distancia en Norteamérica. Al combinar el desarrollo de software propio en Torc Robotics con una plataforma de vehículos robusta y una red de distribuidores establecida, nuestro objetivo es ofrecer el transporte autónomo como una solución escalable y confiable, con el potencial de reducir el costo total de propiedad de nuestros clientes entre un 15 y un 20% y generar ingresos recurrentes significativos.

Con la integración prevista de Mitsubishi Fuso e Hino Motors en la nueva compañía conjunta ARCHION, estamos dando un paso estratégico importante para ampliar nuestra presencia de mercado en el segmento de vehículos comerciales ligeros y medianos, al tiempo que reforzamos nuestro enfoque en los atractivos vehículos comerciales pesados. Colaboraremos estrechamente con la nueva empresa y planeamos compartir tecnologías e inversiones.

#2 Convertirnos en una potencia de soluciones centrada en el cliente

El éxito de nuestros clientes es el corazón de todo lo que hacemos. Aspiramos a ser su primera opción, no solo para la compra de nuestros camiones y autobuses, sino también para soluciones integrales que garanticen alta disponibilidad, eficiencia y rentabilidad.

Estamos acelerando esta trayectoria expandiendo nuestra propia red de ventas y servicio en Europa, ofreciendo nuevas soluciones digitales y de conectividad, y proporcionando soluciones integradas de carga y financiamiento que combinan vehículos, infraestructura y herramientas digitales en una experiencia de cliente fluida.

Para 2030, esperamos una tasa de crecimiento anual compuesta más alta en servicios que en la venta de vehículos nuevos, creando una mezcla de negocios más resiliente y de mayor margen
.

#3 Transformarnos a la velocidad adecuada

La transformación tecnológica está cambiando la industria del transporte. Estamos decididos a ayudar a dar forma a esta transformación de manera responsable, realizando las inversiones correctas, con los socios adecuados y en el momento oportuno.

Estamos siguiendo una estrategia tecnológica modular y flexible para dominar ambos mundos: continuar entregando una eficiencia diésel impresionante mientras avanzamos en soluciones libres de emisiones locales de CO_{2e}. Nuestro objetivo es aumentar la escala y la comunalidad mediante la introducción de una plataforma diésel de carga pesada unificada y una arquitectura electrónica única para todas las marcas. Nuestros principios rectores son claros: decisiones pragmáticas sobre fabricar o comprar (*make-or-buy*), inversiones compartidas y desarrollo escalable.

Seguimos un enfoque basado en alianzas para reducir riesgos y compartir inversiones. Por ejemplo, nuestra empresa conjunta Coretura con Volvo Group está desarrollando una plataforma de vehículos estandarizada y definida por software para vehículos comerciales, allanando el camino para un futuro digital.

Esto nos permite transformarnos a la velocidad adecuada e impulsar la transformación tecnológica de nuestra industria de acuerdo con la demanda de los clientes
.

#4 Construir un modelo operativo ágil y eficaz

La excelencia en la ejecución es fundamental para nuestro éxito. El objetivo es operar de manera más ágil, resiliente y enfocada que nunca. Con "Cost Down Europe", hemos lanzado un programa de eficiencia integral destinado a ahorrar más de € 1,0 miles de millones anuales para 2030.

El programa incluye la reducción de costos fijos y variables a lo largo de toda la cadena de valor, el aumento de la flexibilidad y la evaluación de qué tareas realizamos internamente, cuáles subcontratamos y cuáles reubicamos en sitios más eficientes en costos.

Al mismo tiempo, estamos simplificando procesos en todas las regiones y funciones, optimizando nuestra red de producción y empoderando a los equipos locales, construyendo un modelo operativo que sea resiliente y apto para un crecimiento sustentable
.

#5 Fomentar una cultura de alto desempeño

El éxito de nuestra estrategia depende de las personas que la ejecutan y de la forma en que trabajamos juntos. Estamos dando forma a una cultura corporativa arraigada en el alto desempeño y el sentido de pertenencia personal, impulsada por procesos ágiles, una toma de decisiones rápida y clara, y una mentalidad de mejora continua.

Esta transformación cultural se apoya en evaluaciones de desempeño y potencial más rigurosas, estructuras de gestión simplificadas y sistemas de pago por desempeño más sólidos
.

Nuestros principios

Nuestros principios culturales –Más simple. Más rápido. Más fuerte.– guían la forma en que Daimler Truck opera en todas las regiones, funciones y marcas. Se fundamentan en la pasión y diversidad de más de 100,000 colaboradores y respaldan nuestra ambición de convertirnos en la mejor empresa de camiones y autobuses del mundo.

Más Simple significa enfocarse en lo que genera valor real para nuestros clientes y para el negocio, reduciendo la complejidad y concentrando las prioridades.
Más Rápido representa acelerar la toma de decisiones y la ejecución, empoderando a los equipos y situando la responsabilidad cerca del cliente.
Más Fuerte refleja nuestro compromiso con el sentido de pertenencia, la rendición de cuentas, la resiliencia y la mejora continua.

En 2025, lanzamos esta iniciativa a nivel de toda la compañía para movilizar a nuestros equipos en todo el mundo. Estamos empezando a traducir nuestra ambición cultural en hábitos diarios: cuestionando el statu quo, simplificando rutinas e implementando, como primer paso, medidas específicas para mejorar nuestra cultura de reuniones y el establecimiento de metas. Las herramientas digitales modernas respaldan este cambio, creando un impacto visible temprano y estableciendo una base escalable para 2026 y los años venideros.

En conjunto, estos elementos fortalecen nuestra capacidad de ejecución, mejoran la colaboración y fomentan una cultura que respalda el desempeño a largo plazo. Contamos con la estrategia adecuada para liderar este cambio con confianza, y Más simple. Más rápido. Más fuerte. se está convirtiendo en un facilitador esencial de esta estrategia para nuestros clientes, nuestros colaboradores y nuestros accionistas.

Cómo están implementando nuestros segmentos la estrategia de Daimler Truck

Trucks North America equilibra el impacto inmediato con la transformación a largo plazo. Las tecnologías libres de emisiones locales de CO_2e se están escalando a la velocidad adecuada, mientras que las inversiones en sistemas diésel avanzados continúan reduciendo las emisiones de CO_{2e}. Aunque el progreso depende de factores externos como la infraestructura, la disponibilidad de energía y la demanda de los clientes, el rumbo estratégico sigue siendo claro: mejorar el ahorro de combustible y avanzar en soluciones libres de emisiones locales de CO_2e para apoyar un sector de transporte sustentable.

Trucks North America continúa liderando el segmento de carretera (*on-highway*) a través de la posición líder en el mercado de Freightliner, y está expandiendo su negocio vocacional con Western Star, que ha entregado un sólido crecimiento y ahora se posiciona como un motor clave de rentabilidad. Paralelamente, el segmento está acelerando el transporte autónomo mediante su colaboración con Torc Robotics; el Freightliner Cascadia preparado para la autonomía ya se encuentra en fase de pruebas en rutas comerciales.

La cartera de servicios digitales también se está ampliando y perfeccionando para ofrecer un mayor valor al cliente durante todo el ciclo de vida del vehículo.

En conjunto, estos esfuerzos subrayan el enfoque dual de Trucks North America: avanzar en tecnologías del futuro, como la conducción autónoma, mientras fortalece sus negocios principales de carretera y vocacionales para generar valor para los clientes hoy y mañana.

Mercedes-Benz Trucks contribuye a la descarbonización del transporte: el eActros 600, un camión de carga pesada eléctrico de batería para largas distancias ha estado en producción en serie desde finales de 2024 y ya opera en más de 15 países europeos. Fue elegido “Camión Internacional del Año 2025” por destacados periodistas europeos de vehículos comerciales. En septiembre del año del informe, Mercedes-Benz Trucks presentó el modelo sucesor del eActros 300/400 –el nuevo eActros 400, basado en la tecnología del eActros 600– y amplió significativamente su cartera eléctrica de batería para estas dos variantes.

Bajo la marca TruckCharge, se consolidan todas las ofertas actuales y futuras relacionadas con la infraestructura electrónica y la carga de camiones eléctricos en Europa, incluyendo consultoría, infraestructura y operaciones. Paralelamente, continúa el desarrollo del camión de celdas de combustible GenH2, cuya producción en serie está prevista para principios de la década de 2030. En octubre de 2025, comenzó la segunda fase de pruebas de campo con cinco empresas socias adicionales, desplegando camiones GenH2 en sus rutas logísticas en Alemania. Los hallazgos de estas pruebas en el mundo real se incorporan continuamente al desarrollo posterior del vehículo. Mercedes-Benz Trucks colabora con diversos socios para acelerar la expansión de la infraestructura de carga y suministro de combustible para vehículos eléctricos de batería y propulsados por hidrógeno en toda Europa.

En su cartera de camiones con motor de combustión, Mercedes-Benz Trucks ofrece a sus clientes tecnologías de propulsión eficientes combinadas con altos niveles de confort y características de seguridad. Por ejemplo, el diseño frontal aerodinámico de la nueva ProCabin del Mercedes-Benz Actros L, que ha estado en servicio para clientes desde principios de 2025, garantiza un ahorro de combustible de hasta el tres por ciento. El nuevo Mercedes-Benz Axor para los mercados de América Latina, presentado en el verano del año del informe, es eficiente en su operación gracias a su transmisión automática PowerShift 3 Advanced de 12 velocidades. En el mercado indio, la marca BharatBenz también introdujo modelos con transmisiones automáticas PowerShift 3, que demostraron ser significativamente más económicos en las pruebas con clientes. La marca BharatBenz está aprovechando el dinámico crecimiento de la infraestructura del país y ha ampliado aún más su red nacional de distribuidores.

A partir del 1 de enero de 2025, las operaciones en China e India –que anteriormente formaban parte de Trucks Asia– se fusionaron con Mercedes-Benz Trucks Europa y América Latina para aprovechar los recursos y la experiencia en todas las regiones, capitalizar mejor las oportunidades del mercado y responder con mayor eficacia a la dinámica competitiva.

El segmento de Mercedes-Benz Trucks mantiene su compromiso de mejorar la eficiencia en su negocio europeo y lograr reducciones de costos sustentables. En 2025, se adoptaron diversas medidas de reestructura y eficiencia bajo el programa “Cost Down Europe”, y su implementación ha comenzado.

Trucks Asia está aprovechando las actividades de integración previstas de Mitsubishi Fuso e Hino Motors –con la creación de la nueva sociedad controladora ARCHION– para liberar economías de escala, potencial de crecimiento y eficiencia operativa como un campeón mundial japonés

Una amplia cartera de servicios y soluciones, especialmente a través del ecosistema eCanter, fortalece el enfoque de Daimler Truck Asia en la centralidad del cliente. Además, Trucks Asia acelera la transformación a la velocidad adecuada mediante alianzas estratégicas o promoviendo activamente tecnologías como los camiones pesados de hidrógeno (H2ICE y LH2) en el *Japan Mobility Show*.

La resiliencia financiera se ve reforzada mediante el crecimiento del negocio de servicios de flujo descendiente (*downstream*), una estricta disciplina de costos y operaciones ágiles. En cuanto al capital humano, programas como " *Your Leadership Impact*" refuerzan las conductas de liderazgo fundamentales y las capacidades de gestión, promoviendo una cultura de excelencia.

Mientras tanto, Trucks Asia avanza en sus esfuerzos de sostenibilidad al integrar consideraciones **ESG** en el desarrollo de productos, la colaboración en la cadena de suministro y las operaciones responsables. Al expandir gradualmente iniciativas en áreas como la descarbonización y la economía circular, el segmento apoya la transición a largo plazo hacia un transporte comercial más sustentable.

Daimler Buses impulsa el transporte local de pasajeros sin emisiones de CO2 en el sector del autobús. Para ello, el segmento cuenta con una clara hoja de ruta eléctrica para la electrificación de sus vehículos en todos los segmentos del mercado. En consonancia con la estrategia de doble vía del Grupo Daimler Truck, Daimler Buses apuesta por tecnologías tanto eléctricas como de hidrógeno.

El autobús urbano Mercedes-Benz eCitaro, totalmente eléctrico, se fabrica en serie desde 2018. Desde 2023, el vehículo también se ofrece con una celda de combustible de hidrógeno como extensor de autonomía. El Mercedes-Benz eIntouro, también eléctrico, está previsto para 2026. Además, Daimler Buses prevé incorporar autobuses de pasajeros eléctricos a su catálogo para finales de la década. De este modo, Daimler Buses aspira a ofrecer modelos locales sin emisiones de CO2, basados en baterías o hidrógeno, en todos los segmentos del mercado para 2030. El enfoque se centra inicialmente en los mercados principales, particularmente en Europa. Para 2039, se tiene previsto vender únicamente vehículos nuevos libres de emisiones locales de CO2e en el mercado europeo. En el segmento de autobuses urbanos, se espera que este sea el caso en Europa a partir de 2030.

Además, Daimler Buses, a través de su subsidiaria de propiedad absoluta Daimler Buses Solutions GmbH, apoya a las empresas de transporte en la transición hacia autobuses eléctricos. La empresa se especializa en el diseño y construcción de infraestructura "llave en mano" de electricidad e hidrógeno para los patios de encierro de las compañías de autobuses. A partir de 2026, la cartera también se expandirá para incluir sus propias estaciones de carga pública para autobuses eléctricos. El enfoque aquí son las ubicaciones turísticas de alto tráfico en Europa, como estacionamientos de autobuses en parques de diversiones o en ciudades.

Asimismo, Daimler Buses planea un mayor crecimiento en el campo de la electromovilidad, más allá de los vehículos y la infraestructura. Para ello, la compañía está introduciendo nuevos servicios para extender la vida útil de los autobuses eléctricos: por ejemplo, Daimler Buses ofrece a sus clientes el reacondicionamiento de las baterías. En 2026, el fabricante también ampliará su oferta para incluir el reemplazo de baterías por las de última generación, las cuales ofrecen una mayor autonomía. Con esto, Daimler Buses busca permitir la vida útil más larga posible para sus vehículos electrificados. Ambas ofertas son parte de una iniciativa de servicios electrónicos (*e-service*) que considera todo el ciclo de vida y la eficiencia económica de los autobuses eléctricos y sus baterías.

Financial Services contribuye significativamente al crecimiento de los servicios de Daimler Truck. El segmento sigue una estrategia clara para incrementar de manera constante la participación del arrendamiento y el financiamiento de todos los camiones y autobuses vendidos por Daimler Truck. Como parte de su rumbo estratégico, Financial Services está incursionando en nuevos mercados en Europa del Este y el resto del mundo, al tiempo que expande deliberadamente su cartera de productos para incluir seguros y servicios adicionales. Al mismo tiempo, se apoya a los clientes en su camino hacia conceptos de transporte sustentable con soluciones innovadoras. El segmento está fortaleciendo su resiliencia en la gestión de riesgos mediante soluciones digitales para garantizar la estabilidad del negocio a largo plazo. Se están mejorando los procesos, se ha incrementado la eficiencia y se ha optimizado la experiencia general del cliente.

¿Qué significa para nosotros Sustentabilidad?
Nuestra estrategia está estrechamente vinculada con nuestros temas de enfoque en sostenibilidad y las respectivas ambiciones de sostenibilidad que también están ancladas en las estrategias de los segmentos. Las decisiones que tomamos para impulsar el crecimiento, la innovación y la excelencia operativa también guían la forma en que abordamos las medidas y actividades ambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG). Al hacerlo, esto posiciona a nuestra compañía para una transformación sustentable y convierte a la sostenibilidad en un motor de innovación, resiliencia y éxito empresarial a largo plazo.

Si desea conocer un panorama general de la forma en la que integramos la sustentabilidad en nuestra creación de valor, incluyendo protección del clima y medioambiental, economía circular, responsabilidad por nuestros empleados y la sociedad, así como el gobierno responsable, vea el capítulo Sustentabilidad en Daimler Truck.



1 El contenido de esta sección corresponde a nuestra Declaración de Sustentabilidad del Grupo. Nuestro auditor, KPMG AG, Berlin ha llevado a cabo un trabajo de verificación independiente sobre esta Declaración de Sustentabilidad del Grupo para obtener un aseguramiento limitado.
2 El contenido de esta sección no se presentó para auditoria en el contexto de la auditoría obligatoria de nuestro Informe Combinado de la Administración.

B

Informe Combinado de la Administración

Perfil Corporativo	**35**
Condiciones Económicas y Desempeño Comercial	**47**
Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital, y Situación Financiera	**50**
Daimler Truck Holding AG (estados financieros anuales de conformidad con el Código de Comercio de Alemania)	**67**
Sustentabilidad en Daimler Truck[1,2]	**71**
Gobierno Corporativo	**158**
Adquisición - Información Relevante y Explicación	158
Declaración sobre Gobierno Corporativo[2]	162
Informe de Riesgos y Oportunidades	**181**
Perspectivas	**193**

Perfil Corporativo

Hace aproximadamente 130 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 confiable, 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 libres de 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 presente informe combinado de la administración corresponde al ejercicio fiscal 2024. Los informes de la administración para Daimler Truck Holding AG y para el Grupo han sido combinados en este informe. El informe combinado de la administración incluye el capítulo Sustentabilidad en Daimler Truck, que corresponde a la Declaración de Sustentabilidad del Grupo y la Declaración sobre Gobierno Corporativo.

Modelos de Negocios

Daimler Truck opera importantes instalaciones productivas en Brasil, Alemania, Francia, India, Japón, México, Turquía y los Estados Unidos, así como localidades en la mayoría de los países del mundo.

El Grupo Daimler Truck reúne ocho marcas de vehículos bajo su paraguas: Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses, Mercedes-Benz, BharatBenz, FUSO, 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 productos de autobuses del Grupo incluye autobuses urbanos e interurbanos, autobuses de turismo y chasis de autobús. Los camiones representan la mayor parte del volumen general de ventas.

Además de vender vehículos comerciales nuevos y usados, el Grupo también ofrece servicios postventa y soluciones de conectividad, tales como Detroit Connect, Truckonnect, TruckLive, Mercedes-Benz Uptime, Fleetboard, y OMNIplus ON. Además, Daimler Trucks Financial Services es una marca sólida de servicios financieros y de movilidad a la medida.

Entre los competidores clave de Daimler Truck se encuentran Volvo Group, TRATON Group y PACCAR.

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.

A partir del 1 de enero de 2025, Daimler Truck integró sus negocios en China e India del segmento Trucks Asia en el segmento Mercedes-Benz. Esto formó un segmento global Mercedes-Benz Trucks. Todas las demás actividades del segmento Trucks Asia no se ven afectadas por esta reorganización, y tampoco las de los segmentos Truck North America, Daimler Buses y Financial Services. La información para el ejercicio fiscal 2025, así como la comparación ajustada con el año anterior, se basan en la nueva estructura de segmentos.

La base para la presentación de informes es, generalmente, la composición de los segmentos y el alcance de la consolidación al 31 de diciembre de 2025. Debido a la desconsolidación prevista de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) y sus subsidiarias totalmente consolidadas el 1 de abril de 2026 –sujeto a que las condiciones necesarias para el cierre de la transacción se cumplan a tiempo–, el segmento Trucks Asia se asignará a la conciliación a partir del 1 de enero de 2026. Por lo tanto, la atención se centrará en las operaciones continuas, tanto en la gestión interna como, en consecuencia, en los informes externos.

Actividades de los segmentos

Trucks North America es el fabricante número uno en términos de ventas de unidades 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. Trucks North America diseña, gestiona, fabrica y comercializa vehículos comerciales y chasis bajo las marcas Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses, Freightliner Custom Chassis Corp., y Detroit. La red de producción del segmento (vehículo, tren motriz y remanufactura) incluye 15 sitios de manufactura, 11 en EE. UU., tres en México y un sitio en Sudáfrica.

Junto con Accelera de Cummins y PACCAR, Trucks North America está trabajando en el negocio conjunto Amplify Cell Technologies LLC (Amplify) para acelerar y localizar la producción de celdas de batería y la cadena de suministro de baterías para vehículos comerciales eléctricos en los Estados Unidos. Al mismo tiempo, Trucks North America continúa colaborando con proveedores de tecnologías de conducción autónoma para permitir la producción en serie de camiones Freightliner Cascadia con autonomía SAE Nivel 4.

Dentro del segmento **Mercedes-Benz Trucks**, con su marca de camiones Mercedes-Benz, es la marca de camiones más vendida en la EU30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega). Mercedes-Benz Trucks es responsable de las actividades a nivel mundial de la marca Mercedes-Benz truck y de la marca BharatBenz. Mercedes-Benz Trucks 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 BharatBenz en el mercado de India. También gestiona las ventas de los camiones FUSO en Europa y América Latina. Su gama de productos incluye camiones ligeros, medios y pesados, así como vehículos especiales y autobuses para un rango amplio de aplicaciones de transporte. 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.

Mercedes-Benz Trucks opera instalaciones de producción en todo el mundo, algunas de las cuales están integradas con sitios de prueba y desarrollo. Existen, además, otras plantas de producción operadas con socios en diversos países. El Centro Global de Refacciones en Halberstadt, Alemania, inaugurado en julio de 2025, gestionará en el futuro todo el suministro de refacciones para Mercedes-Benz Trucks.

Mercedes-Benz Trucks, junto con socios sólidos, está impulsando la expansión de una infraestructura de carga integral para el transporte local libre de emisiones de CO_2e. En el marco de la empresa conjunta Milence, Mercedes-Benz Trucks –junto con sus socios Volvo y Traton– se ha fijado el objetivo de establecer una red de carga confiable para todos los camiones eléctricos de carga pesada en Europa. Además, Mercedes-Benz Trucks está impulsando el desarrollo de instalaciones de carga para camiones eléctricos con su nueva red de carga semipública, TruckCharge. Los primeros puntos de carga se pusieron en funcionamiento a finales de 2025.

El segmento Mercedes-Benz Trucks opera en China a través de Daimler Truck China, donde vende camiones Mercedes-Benz importados y tractocamiones Mercedes-Benz fabricados localmente. Actualmente, Daimler Truck está analizando el futuro de su negocio en China con sus socios.

Trucks Asia, como segmento, representa las actividades comerciales de la subsidiaria Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, con sede en Japón. Mitsubishi Fuso desarrolla, produce y vende camiones y autobuses bajo las marcas FUSO y RIZON. La red de producción de Trucks Asia incluye plantas en Japón y Portugal. El 10 de junio de 2025, Daimler Truck AG, Mitsubishi Fuso, Hino Motors Ltd. (Hino) y Toyota Motor Corporation firmaron acuerdos definitivos respecto a la integración planificada de Mitsubishi Fuso e Hino. Con la fusión prevista de Mitsubishi Fuso e Hino en Japón bajo el holding ARCHION Corporation a partir del 1 de abril de 2026 –sujeto a que las condiciones necesarias para el cierre de la transacción se cumplan a tiempo–, existe la oportunidad de combinar las fortalezas de ambas marcas para permitir un crecimiento sostenible y la creación de valor a largo plazo para todo el Grupo. En el informe de gestión combinado y en los estados financieros consolidados, las actividades de Mitsubishi Fuso se reportan como “activos y pasivos disponibles para la venta” y como “operaciones discontinuadas”. Se puede encontrar más información al respecto en la Nota 4, "Operaciones discontinuadas y activos y pasivos disponibles para la venta", en las notas a los estados financieros consolidados.

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 nueve sitios en Europa, América Latina, América del Norte y África.

Para el servicio de postventa y refacciones, Daimler Buses opera su propia marca, OMNIplus ON, y para vehículos usados cuenta con su propia red de distribuidores, BusStore. Adicionalmente, el segmento incluye a la subsidiaria de propiedad absoluta Daimler Buses Solutions GmbH, la cual se especializa en el diseño y establecimiento de infraestructura de carga eléctrica y de hidrógeno (H2) para autobuses.

El segmento **Financial Services** es uno de los mayores proveedores de servicios financieros 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 ofertas de renta, arrendamiento y financiamiento para vehículos e infraestructura de carga, corretaje de seguros, servicios de pago e integrados para vehículos libres de emisiones.

Los servicios financieros integrados juegan un papel cada vez más importante para los clientes del Grupo, ya que facilitan el uso y mantenimiento de sus vehículos en condiciones predecibles y flexibles. Financial Services tiene el claro objetivo de incrementar la lealtad de los clientes, apoyar la transformación al transporte neutro en CO2e y contribuir al éxito financiero del Grupo.

Negocios Conjuntos y Alianzas Estratégicas a Nivel Grupo

En el negocio conjunto cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) con el Grupo Volvo, se desarrollarán, producirán y comercializarán sistemas y celdas de combustible de hidrógeno. Además, en junio de 2025, Daimler Truck y el Grupo Volvo establecieron la empresa conjunta Coretura AB, con sede en Gotemburgo, Suecia. El objetivo de esta compañía es desarrollar una plataforma de vehículos definida por software, estandarizada y abierta, así como un sistema operativo dedicado para vehículos comerciales como estándar de la industria. Las actividades de Coretura también incluyen la especificación y adquisición de unidades de control centralizadas de alto rendimiento para vehículos comerciales, capaces de procesar grandes volúmenes de datos.

Daimler Truck apoya el desarrollo de la infraestructura de carga a través de una serie de asociaciones estratégicas y proyectos piloto. Con el fin de acelerar aún más la transición hacia la neutralidad de CO_2e en el transporte, en el futuro se ofrecerán cada vez más servicios financieros a la medida para tecnologías de propulsión alternativas .

B. 01

Estructura de Daimler Truck[1]

DAIMLER TRUCK

Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
18.7[2] / 25,261[3]	19.7[2] / 46,812[3]	4.8[2] / 10,782[3]	6.0[2] / 18,247[3]	3.5[2] / 2,025[3]
Freightliner		FUSO		DAIMLER TRUCK Financial Services
Western Star	BharatBenz	RIZON	SETRA	
Thomas Built Buses	FUSO			

1 Presentación de las principales marcas por segmento al 31 de diciembre de 2025.
2 Ingresos por venta en el ejercicio fiscal 2025, en miles de millones de euros.
3 Fuerza laboral active al 31 de diciembre de 2025.

Eventos importantes

Con gran dedicación, la fuerza laboral a nivel mundial de Daimler Truck trabajó una vez más en 2025 por todos aquellos que mantienen al mundo en movimiento. Con base en nuestra estrategia corporativa actualizada, hemos dado numerosos pasos para convertirnos en la empresa líder de camiones y autobuses, tanto para nuestros clientes y socios, como para nuestros empleados y accionistas. En las siguientes páginas, presentamos un repaso del año pasado en Daimler Truck, destacando los hitos más importantes.



Integración de las operaciones comerciales en China e India al segmento de Mercedes-Benz Trucks
A partir del 1 de enero de 2025, Daimler Truck integró sus operaciones comerciales en China e India –que pertenecían al segmento de Trucks Asia– al segmento de Mercedes-Benz Trucks. Al fusionar las redes de producción, aprovechar las capacidades globales de investigación y desarrollo, así como aumentar la comunalidad de piezas, el segmento de Mercedes-Benz Trucks busca utilizar sus recursos regionales y ventajas de costos para ofrecer un portafolio global atractivo a clientes en cinco continentes. Se pretende que esta integración permita a Daimler Truck capitalizar mejor las oportunidades de mercado, responder de manera más efectiva a la dinámica competitiva y, por ende, fortalecer su posición en el mercado global y, en última instancia, su resiliencia.

Presentación de la segunda generación del autobús escolar eléctrico de batería Jouley
Thomas Built Buses, uno de los fabricantes de autobuses escolares líderes en Norteamérica y subsidiaria de Daimler Truck North America, anunció en enero de 2025 la segunda generación del autobús escolar eléctrico de batería Saf-T-Liner C2 Jouley. Presentado por primera vez en 2017, el icónico Jouley es el modelo eléctrico insignia del fabricante, con más de 2,000 unidades entregadas a clientes en Norteamérica hasta la fecha. La segunda generación del Jouley cuenta con un nuevo eje eléctrico, está disponible con una nueva variante de distancia entre ejes más compacta y ha estado en producción desde febrero de 2026.

Integración de CharterWay en Daimler Truck Financial Services
Con la integración de CharterWay, Daimler Truck está aprovechando las sinergias con el negocio de servicios financieros para mejorar el valor para el cliente. Bajo la marca CharterWay, Daimler Truck ofrece soluciones de renta rápidas y flexibles para modelos de camiones Mercedes-Benz y FUSO en Alemania, con periodos de arrendamiento que van desde un día hasta tres años. Para Daimler Truck Financial Services, la transición a un proveedor de servicios integrales durante todo el ciclo de vida del vehículo presenta oportunidades de crecimiento adicionales con nuevos productos y modelos de negocio que van más allá del arrendamiento y financiamiento tradicional para camiones y autobuses.

Pedido de gran escala para Mercedes-Benz Trucks: más de 200 eActros 600 para Amazon:
Amazon ha realizado su mayor pedido hasta la fecha de más de 200 camiones eléctricos de batería, eligiendo el eActros 600, el modelo insignia de Mercedes-Benz Trucks. Esto representa también el pedido de camiones eléctricos más grande en la historia del fabricante de vehículos comerciales. Los vehículos se han estado integrando a la red de transporte existente de Amazon desde 2025. Están destinados para su uso en Alemania y el Reino Unido, y se espera que transporten más de 350 millones de paquetes al año.

40 millones de convertidores de par de la planta de Mercedes-Benz en Gaggenau
A principios de 2025, la planta de Gaggenau celebró un hito de producción: el convertidor de par número 40 millones salió de la línea de montaje. Los convertidores de par se han fabricado en la planta de Gaggenau desde 1979 y, con los años, se han convertido en una parte integral del sitio. Empleados del departamento de producción de convertidores de par, así como exempleados, directivos, proveedores y representantes de clientes, celebraron juntos el aniversario en un evento.

30 años de autobuses Mercedes-Benz y Setra bajo un mismo techo
A finales de febrero de 2025, Daimler Buses GmbH celebró su 30.º aniversario. En 1995, la fusión de la división de autobuses de Daimler-Benz AG y Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH dio lugar a la creación de EvoBus GmbH, uniendo las marcas Mercedes-Benz y Setra. En 2023, la empresa cambió su nombre a Daimler Buses GmbH, una subsidiaria de Daimler Truck responsable de las operaciones de autobuses en Europa y parte del segmento global Daimler Buses del Grupo. Un aspecto destacado del año pasado fue la visita del presidente francés, Emmanuel Macron, a la planta de Daimler Buses en Ligny-en-Barrois, Francia.



Gira de Pruebas Europeas de Invierno 2025 de Mercedes-Benz Trucks

Mercedes-Benz Trucks envió una vez más sus dos prototipos casi de serie del eActros 600 a una gira de pruebas por el norte de Europa; esta vez durante la temporada de frío, enfrentando condiciones plenamente invernales. El objetivo era demostrar la practicidad del eActros 600 eléctrico de batería en un despliegue invernal representativo a través de diversas rutas, topografías y zonas climáticas del norte de Europa. Se obtuvieron conocimientos importantes sobre el impacto de las temperaturas invernales y las condiciones de la carretera en el consumo de energía del eActros 600.

"Cost Down Europe": Programa de eficiencia en Europa

Como parte de la Conferencia de Resultados Anuales 2025 de Daimler Truck, se lanzó el programa de eficiencia "Cost Down Europe" para aumentar la rentabilidad del Grupo. El objetivo es reducir los costos anuales recurrentes de Daimler Truck en Europa en más de mil millones de euros a más tardar en 2030. En abril de 2025, la dirección de la empresa y el Comité General de Empresa acordaron puntos clave para mejorar la eficiencia y establecieron perspectivas claras para todos los centros en Alemania. Las medidas previstas incluyen reducciones en los costos de personal, mayor flexibilidad en el uso de trabajadores temporales y un nuevo acuerdo sobre el reparto de utilidades.

Nuevas variantes del eCanter para aplicaciones de construcción y paisajismo

En la feria bauma 2025, FUSO exhibió las posibilidades de aplicación y la facilidad de montaje de diferentes carrocerías en el Canter y el eCanter totalmente eléctrico para su uso en la industria de la construcción. Desde entonces, el eCanter se ofrece con nuevas opciones de configuración, como un enganche para remolque y una disposición de batería alternativa que permite carrocerías de grúa y plataformas elevadoras. Desde finales de 2025, el FUSO Canter también puede operar con aceite vegetal hidro tratado (HVO) como combustible alternativo en lugar de diésel.

Presentación del eArocs 400 totalmente eléctrico

El eArocs 400 totalmente eléctrico de Mercedes-Benz Trucks fue presentado en la feria de maquinaria de construcción y minería **bauma 2025**. El vehículo combina una tecnología de propulsión de operación local libre de CO_2e con una potencia de hasta 450 kW y dos paquetes de baterías de litio-ferrofosfato, ofreciendo una capacidad total de 414 kWh. Está disponible en versiones de 32 y 41 toneladas y está dirigido principalmente a aplicaciones en construcción vial, especialmente en áreas urbanas y sensibles al ruido. Con sistemas avanzados de asistencia de seguridad y un **Multimedia Cockpit**, el eArocs 400 marca un paso importante en la electrificación de vehículos pesados de construcción. La producción en serie limitada del nuevo eArocs 400 comenzará en 2026.



Nueva ubicación de Daimler Coaches North America en EE. UU.

Daimler Coaches North America (DCNA) está expandiendo su presencia en el mercado norteamericano con un nuevo centro de entrega y servicio en Jacksonville, Florida, EE. UU. La instalación de 4,060 metros cuadrados incluye áreas de mantenimiento, servicio, administración, así como de capacitación y entrega, y puede albergar más de 100 autobuses foráneos. La colocación de la primera piedra del proyecto tuvo lugar a finales de marzo de 2025. La nueva sede fue inaugurada el 10 de febrero de 2026.

Daimler Truck Holding AG: Asamblea General Anual 2025

En la Asamblea General Anual de Daimler Truck Holding AG, se aprobó la distribución de un dividendo de € 1.90 por acción, el cual se pagó en junio de 2025. Los accionistas también aprobaron todas las resoluciones propuestas por la dirección con una clara mayoría.

Entrega de la versión "autonomous-ready" del nuevo Freightliner Cascadia a TORC
Daimler Truck North America ha entregado la versión de desarrollo más reciente de su plataforma de camiones "preparada para la autonomía" (autonomous-ready) a TORC, una subsidiaria de Daimler Truck en los Estados Unidos. Esta plataforma se basa en la quinta generación del Freightliner Cascadia e incluye funciones de seguridad redundantes diseñadas para la conducción autónoma. Actualmente, TORC se encuentra en la fase de validación del producto, preparándose para la comercialización de la conducción autónoma en EE. UU.

Título de GUINNESS WORLD RECORDS por la distancia más larga recorrida en reversa en un camión articulado con el eActros 600 eléctrico
Mercedes-Benz Trucks ha establecido un récord mundial con su camión eléctrico de batería para largas distancias, el eActros 600, y su semirremolque. Al recorrer 124.7 kilómetros en reversa, el fabricante superó por aproximadamente 36 kilómetros el récord mundial anterior de 2020 para la conducción continua en reversa de un camión, el cual era de unos 89 kilómetros y se había logrado en EE. UU. con un camión diésel.

Pedido de gran escala para Daimler Truck del proveedor de servicios de movilidad de la Bundeswehr, BwFuhrparkService
Daimler Truck ha ganado un contrato importante de BwFuhrparkService GmbH, el proveedor de servicios de movilidad de las Fuerzas Armadas alemanas, como parte de una licitación pública. El pedido incluye la entrega de una cantidad de tres dígitos medios de vehículos logísticos Mercedes-Benz Arocs. Estos camiones están destinados a ayudar al gobierno alemán a mejorar las capacidades de transporte militar para la defensa nacional y de la alianza. Está previsto que la entrega de los vehículos se complete a finales de mayo de 2026.

Nuevo Mercedes-Benz Axor para Brasil
Mercedes-Benz do Brasil, una subsidiaria brasileña de Daimler Truck, ha presentado el nuevo Mercedes-Benz Axor en las variantes de modelo 2038 4x2 y 2545 6x2 para el mercado brasileño. Estos modelos están diseñados para el transporte de carga de media y larga distancia y amplían el portafolio de Mercedes-Benz Trucks en Sudamérica con otro camión de carga pesada. El nuevo Axor cuenta con tecnología BlueTec 6 y es apto para su uso con remolques de cuatro ejes, con un peso bruto combinado permitido de 62 o 68 toneladas.



ARCHION: Integración de Mitsubishi Fuso e Hino Motors
El 10 de junio de 2025, Daimler Truck AG, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), Toyota Motor Corporation (Toyota) e Hino Motors Ltd. (Hino) finalizaron los acuerdos para la integración de Mitsubishi Fuso e Hino. El inicio de las operaciones comerciales y la cotización inicial de la nueva compañía holding que cotiza en bolsa, ARCHION Corporation (ARCHION), están previstos para el 1 de abril de 2026, sujeto a que las condiciones necesarias para el cierre de la transacción se cumplan a tiempo. La sede de la empresa estará en Tokio, Japón, y Karl Deppen, hasta entonces miembro de la Junta Directiva de Daimler Truck Holding AG, ha sido designado como CEO de la nueva sociedad holding. Franziska Cusumano será la CEO de Mitsubishi Fuso y Satyakam Arya el CEO de Hino.

Coretura: Negocio conjunto para el futuro digital de los vehículos comerciales
Daimler Truck y el Grupo Volvo han anunciado el establecimiento de Coretura. Coretura permitirá a Daimler Truck, al Grupo Volvo y a otros clientes potenciales ofrecer aplicaciones digitales de vehículos para sus productos. El objetivo es construir una plataforma abierta y estandarizada para vehículos definidos por software y un sistema operativo dedicado para la industria del transporte comercial. Las actividades de Coretura incluirán el desarrollo de un sistema operativo dedicado para vehículos comerciales y la especificación y adquisición de unidades de control centralizadas de alto rendimiento capaces de procesar grandes volúmenes de datos.

Cooperación entre Daimler Truck y Arquus
Daimler Truck y el fabricante francés de vehículos militares Arquus anunciaron una asociación estratégica el 3 de julio de 2025. Esta colaboración abarca el desarrollo, la producción, las ventas y el servicio conjunto en el campo de los vehículos militares de ruedas. El objetivo es desarrollar productos y procesos a la medida para satisfacer mejor las necesidades de los clientes en el sector de la defensa, con un enfoque particular en la futura modernización de la flota de camiones logísticos del ejército francés. Como parte de esto, las dos empresas han recibido un pedido importante del Ministerio de Defensa de Francia por 7,000 camiones militares para el ejército francés. Los vehículos se producirán y entregarán en un periodo de más de 10 años.

Día del Mercado de Capitales de Daimler Truck 2025
Daimler Truck Holding AG celebró su Día del Mercado de Capitales el 8 de julio de 2025 en su planta de fabricación de camiones en Cleveland, Carolina del Norte, EE. UU. Bajo el lema "Stronger 2030", la compañía presentó una perspectiva estratégica y financiera integral. El enfoque se centró en su estrategia de Grupo revisada, la cual se apoya en cinco pilares estratégicos y tiene como objetivo impulsar tanto la rentabilidad como la resiliencia de la compañía. Además, durante el evento, Daimler Truck anunció un nuevo programa de recompra de acciones de hasta € 2.0 miles de millones durante dos años.

Nueva serie de modelos BharatBenz para el sector de construcción y minería en India
Desde principios de agosto, Daimler India Commercial Vehicles (DICV) ofrece la nueva serie BharatBenz HX, diseñada para satisfacer las necesidades específicas de los clientes en el creciente segmento de construcción y minería de la India. La serie incluye dos modelos de camiones pesados: el 2828C HX y el 3532C HX. DICV ha probado todos los modelos nuevos en extensas pruebas con clientes en los exigentes sitios de construcción y minería de India. Las pruebas con diversos clientes y más de 150 vehículos demostraron una mejora significativa en la eficiencia operativa.

Inauguración del Centro Mundial de Refacciones en Halberstadt
El Centro Mundial de Refacciones de Daimler Truck en Halberstadt, Alemania, ha comenzado su puesta en marcha gradual. Este nuevo sitio de Daimler Truck en el estado de Sajonia-Anhalt sirve como el centro neurálgico para la logística global de refacciones para Mercedes-Benz Trucks, permitiendo un suministro de refacciones rápido y completo, un factor clave para el éxito de Daimler Truck. La ceremonia oficial de apertura del centro logístico tuvo lugar el 10 de julio de 2025, en presencia de Dr. Reiner Haseloff, quien era Ministro Presidente de Sajonia-Anhalt en ese momento, apenas dos años después de la colocación de la primera piedra. Desde el inicio, el Centro Mundial de Refacciones fue diseñado para una operación con balance neutro de CO_2e.

"H_2 Coach": Primer autobús foráneo Setra con tecnología de celdas de combustible
A principios de septiembre, Daimler Buses puso en marcha las pruebas de manejo de su primer autobús foráneo con propulsión basada en celdas de combustible de hidrógeno. El prototipo tecnológico "H_2 Coach" de la marca Setra, junto con los autobuses eléctricos de batería, allana el camino para el futuro de los viajes largos en autobús localmente libres de CO2e. La tecnología del H_2 Coach se basa en gran medida en los componentes de propulsión del Mercedes-Benz GenH2 Truck y permite una autonomía mínima de 800 kilómetros con el tanque lleno.

Lanzamiento del Centro Logístico de Europa Central y Oriental y del Negocio Minorista en Nueva Zelanda
Daimler Truck Financial Services (DTFS) ha expandido sus actividades internacionales con el lanzamiento de un Hub de Europa Central y Oriental, con sede en Polonia. En su fase inicial, DTFS ha entrado en los mercados polaco y eslovaco con productos integrados de arrendamiento, financiamiento y servicios adaptados al sector de vehículos comerciales. Paralelamente, DTFS lanzó el financiamiento para clientes minoristas en Nueva Zelanda, gestionado desde su entidad australiana, ampliando la cobertura geográfica del negocio en la región de Asia-Pacífico. Estas iniciativas subrayan la estrategia de DTFS para desbloquear el crecimiento a través de centros logísticos y ofertas modulares, al tiempo que amplían el acceso a soluciones integrales para clientes de vehículos comerciales en todo el mundo.

Más de 3,000 autobuses eCitaro en operación con operadores de transporte europeos
Los autobuses eléctricos siguen una trayectoria exitosa: desde el inicio de la producción en serie en Mannheim a finales de 2018, más de 3,000 autobuses Mercedes-Benz eCitaro han salido de la línea de montaje. Estos vehículos se han entregado a clientes en toda Alemania y Europa, incluyendo operadores de transporte en Francia, Italia y Suecia. A finales de 2025, el Mercedes-Benz eCitaro alcanzó un nuevo hito con este logro.

Camión de celdas de combustible de Daimler Truck en operación real con clientes Como parte de las pruebas iniciales con clientes, cinco camiones Mercedes-Benz GenH2 han completado con éxito más de 225,000 kilómetros con Air Products, Amazon, Holcim, INEOS Inovyn y Wiedmann & Winz. Esto equivale aproximadamente a cinco vueltas y media al ecuador terrestre. El objetivo de estas pruebas fue evaluar la confiabilidad y eficiencia de los vehículos en condiciones reales y obtener experiencia práctica temprana con camiones de celdas de combustible en operaciones de transporte. Desde mediados de noviembre de 2025, la segunda fase de pruebas con clientes está en marcha con Hornbach, Reber Logistik, Teva Deutschland, Rhenus y DHL Supply Chain. El siguiente paso consiste en la producción de una serie pequeña de 100 unidades de tractocamiones más desarrollados en la planta de Mercedes-Benz en Wörth, los cuales están programados para entrar en operaciones prácticas con clientes a finales de 2026.





Asociación entre Daimler Buses y Otokar
En septiembre de 2025, Daimler Buses anunció una cooperación con Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş. (Otokar). A partir de septiembre de 2026, el fabricante turco de vehículos comerciales producirá el autobús urbano Mercedes-Benz Conecto para Daimler Buses en su planta de Sakarya, Turquía. Para este fin, Daimler Buses suministrará componentes esenciales del vehículo y equipo de producción especializado a Otokar. El motivo de esta producción por contrato es la fuerte demanda de autobuses de las marcas Mercedes-Benz y Setra. La producción en Otokar incrementará la capacidad de fabricación general y contribuirá positivamente a la rentabilidad de Daimler Buses.

Presentación del eActros 400
El 30 de septiembre de 2025, Mercedes-Benz Trucks presentó el **eActros 400**, una nueva variante de modelo basada en la tecnología del eActros 600. Con numerosas opciones de configuración nuevas basadas en ambos modelos, Mercedes-Benz está ampliando específicamente su gama de camiones eléctricos de batería para satisfacer aún más requisitos logísticos en el transporte de carga pesada de larga distancia y distribución de manera eléctrica. Los primeros modelos nuevos han estado disponibles para pedido desde octubre de 2025 y se producen en la planta de Wörth desde diciembre de 2025.

Estaciones de carga pública para autobuses eléctricos
En la feria "Busworld Europe 2025" en Bruselas, Bélgica, a principios de octubre, Daimler Buses anunció la instalación de sus propias **estaciones de carga pública** para autobuses eléctricos a partir de 2026. El enfoque estará en lugares turísticos de gran afluencia en Europa, como estacionamientos de autobuses en parques de diversiones o en ciudades. Daimler Buses busca acelerar la expansión de la infraestructura de carga de alto rendimiento fuera de las autopistas en los próximos años, permitiendo que los autobuses eléctricos lleguen incluso a destinos remotos. Daimler Buses es el primer fabricante de autobuses en Europa en anunciar planes para su propia infraestructura de carga pública.

Setra TopClass nombrado "Coach of the Year 2026"
En la feria comercial "Busworld Europe 2025" en Bruselas, Bélgica, a principios de octubre de 2025, el Setra TopClass fue galardonado con el título "Coach of the Year 2026" (Autobús de Pasajeros del Año 2026). El modelo S 516 HDH de la serie premium impresionó a un jurado internacional de 24 países durante el Coach Euro Test 2025 por su excelente calidad e innovación. Este premio refuerza la posición de liderazgo de Daimler Buses en el segmento premium y consolida la reputación de la marca Setra como un actor clave en la industria de los autobuses.

Asociación estratégica para construir una cadena de suministro de hidrógeno líquido en Europa
Daimler Truck, Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) y Kawasaki Heavy Industries firmaron una declaración de intención conjunta en la feria "Hydrogen Technology World Expo" en Hamburgo, Alemania. La asociación tiene como objetivo establecer una **cadena de suministro confiable y rentable** de hidrógeno líquido verde, permitiendo su transporte a través del Puerto de Hamburgo hacia Alemania y el resto del interior de Europa.

Daimler Truck Cares: Ayuda humanitaria sobre ruedas
En 2025, Daimler Truck realizó una contribución significativa a la ayuda humanitaria a través de su iniciativa **"Daimler Truck Cares"**. Durante el año, 57 camiones –más que nunca– entregaron más de 450 toneladas de suministros de socorro en la frontera con Ucrania. Un total de 89 empleados recorrieron 110,000 kilómetros y estuvieron en servicio durante 278 días. Además de extensas donaciones materiales, Daimler Truck también brindó apoyo financiero en todo el mundo.

Presidencia del Comité de Vehículos Comerciales de la ACEA
A partir del 1 de enero de 2026, **Karin Rådström**, Presidenta y CEO de Daimler Truck Holding AG, fue elegida Presidenta del Comité de Vehículos Comerciales de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA). El comité reúne a los directivos de los principales fabricantes europeos de vehículos comerciales. Rådström sucedió a Christian Levin, CEO de TRATON Group y Scania, quien ocupó el cargo en 2025.

Sistema de Medición del Rendimiento

Sistema de medición del rendimiento basado en valor

El sistema de medición del rendimiento basado en el valor de Daimler Truck tiene como objetivo asegurar que se tomen en cuenta los intereses y las demandas de los inversionistas. El propósito es alinear la gestión de Daimler Truck con el desarrollo del valor de la compañía, lo cual incluye las expectativas de rendimiento de sus inversionistas.

Medidas de Rendimiento Financiero

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 los segmentos en la utilidad.

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 el EBIT como utilidad de operación, 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 sector de servicios financieros.

Para ofrecer una imagen más transparente de nuestra actividad en curso, también calculamos e informamos 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 del Daimler Truck. Estas partidas individuales pueden referirse, en particular, a procedimientos legales (y medidas relacionadas), medidas de reestructuración asuntos relacionados con transacciones M&A.

A partir del ejercicio fiscal 2026, los ajustes solo se reportarán en las categorías de procesos legales (y medidas relacionadas), medidas de reestructuración y asuntos relacionados con M&A (fusiones y adquisiciones).

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 2025, el índice de costo del 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 del año. Esto se calcula como el promedio de los activos netos de operación por cada trimestre del año. Estos se determinan como el promedio del saldo inicial y final de cada 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.

Además de la derivación de los flujos de efectivo de las actividades operativas y de inversión, el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial también puede derivarse del flujo de efectivo antes de intereses e impuestos (CFBIT) del Negocio Industrial y sus segmentos. El CFBIT se utiliza para gestionar la generación de efectivo operativo a nivel de segmento en el Negocio Industrial. Se deriva del EBIT y de los cambios en los activos netos operativos, pero también incluye las adiciones de activos por derecho de uso. La conciliación del CFBIT con el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial también incluye los impuestos e intereses pagados. Las demás partidas de conciliación incluyen, además de las eliminaciones entre segmentos, temas de los que estos no son responsables.

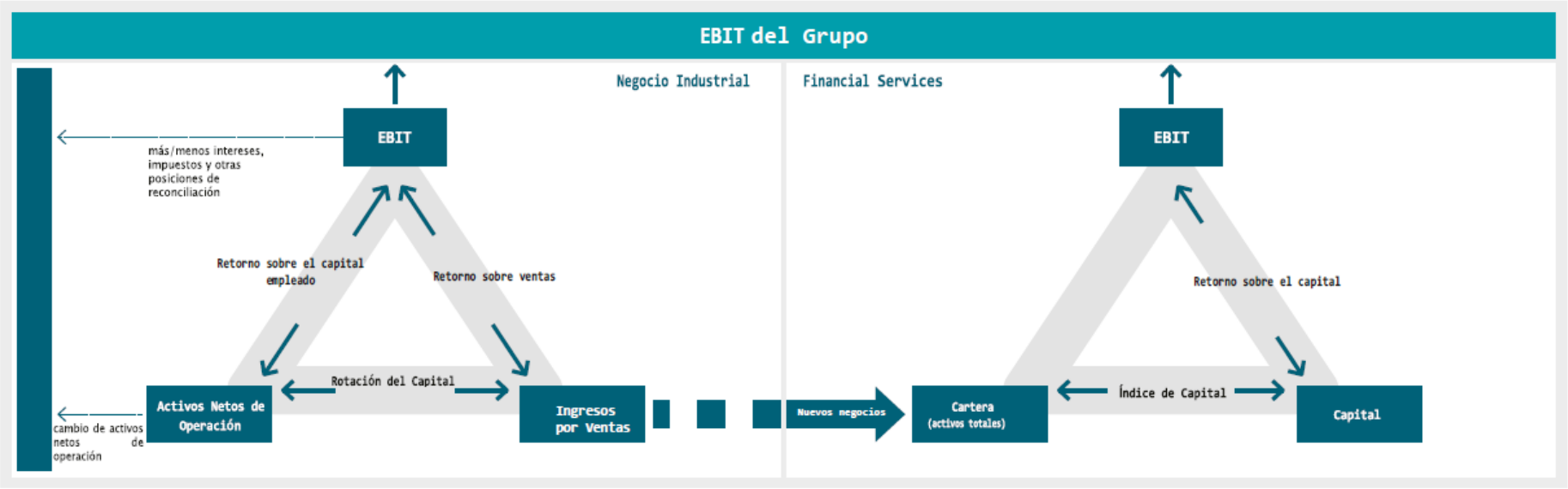
Para una presentación más transparente del negocio en curso, se identifican y reportan adicionalmente un CFBIT ajustado y un flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial. Los ajustes se realizan de forma similar a los ajustes en el EBIT. Además, la tasa de conversión de efectivo ajustada (CCR) se calcula a partir de la relación entre el CFBIT ajustado y el EBIT ajustado.

A partir del ejercicio fiscal 2026, el **CFBIT**, el **CFBIT ajustado** y el flujo de efectivo libre ajustado, así como el índice de conversión de efectivo ajustado, ya no se reportarán para el Negocio Industrial. En consecuencia, la tasa de conversión de efectivo se reportará como la proporción entre el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial y la utilidad neta del Grupo.

Liquidez Neta (Negocio Industrial)
La liquidez neta refleja la proporción de liquidez atribuible al Negocio Industrial tras considerar todos sus pasivos financieros. Se calcula como el total de las posiciones del balance general de efectivo, equivalentes de efectivo, valores de deuda negociables e inversiones similares incluidas en la gestión de liquidez, compensadas por los importes nominales de los pasivos financieros con cobertura de divisas. En la medida en que el refinanciamiento interno del Grupo del negocio de Servicios Financieros sea proporcionada por las empresas del Negocio Industrial, este importe se deduce del cálculo de los pasivos financieros del Negocio Industrial. El flujo de efectivo libre del Negocio Industrial representa el principal factor de la liquidez neta.

B. 02

Sistema de medición del rendimiento financiero



Inversiones en propiedades, planta y equipo
Las inversiones del Grupo en propiedades, planta 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 planta y equipo, esta partida también incluye inversiones en terrenos, construcciones e instalaciones operativas.

Gastos de Investigación y desarrollo
Los gastos de investigación y desarrollo del Grupo son otro indicador clave de nuestro rendimiento para la preservación de nuestra viabilidad futura. 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 capitalizado 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 2025 es 14 % antes de impuestos. 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.

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. En el ejercicio fiscal 2025, se tomaron en cuenta las ventas de vehículos de cero emisiones, la reducción de emisiones directas e indirectas de CO_2e de los centros de producción del Grupo Daimler Truck (alcance 1 y 2) y la tasa de lesiones con tiempo perdido (LTIR) en el modelo de remuneración. Esto crea un incentivo para implementar de manera consistente la estrategia de sostenibilidad del Grupo Daimler Truck.

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 2025 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.

Un pilar clave de la estrategia de negocio presentada por Daimler Truck en el Capital Market Day 2025 es el objetivo del retorno ajustado sobre ventas del Negocio Industrial. Por esta razón, esta cifra también se clasifica como un indicador clave de desempeño (KPI) para el ejercicio fiscal 2026.

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
w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Condiciones Económicas y Desempeño Comercial

Daimler Truck AG, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), Toyota Motor Corporation (Toyota) and Hino Motors Ltd. (Hino) firmaron acuerdos definitivos el 10 de junio de 2025, en relación con la integración planeada de Mitsubishi Fuso e Hino. Los criterios para clasificación de “activos y pasivos disponibles para la venta” y como “operaciones discontinuadas” se cumplieron el 6 de junio de 2025.

En las explicaciones relacionadas con el desempeño comercial, la suma de cantidades y los valores por operaciones continuas y discontinuadas, se presentan para los períodos del informe y los anteriores.

La economía mundial

El crecimiento de la economía mundial en el año del informe se mantuvo aproximadamente al mismo nivel que el año anterior. A pesar de la incertidumbre global y los vientos en contra de la política comercial de EE. UU., el crecimiento en Estados Unidos, China y la eurozona conservó su resiliencia. El producto interno bruto (PIB) mundial aumentó aproximadamente un 3.0% en el pasado año del informe. La inflación a nivel mundial continuó disminuyendo, promediando apenas un 3.0% en 2025.

En los EE. UU., la política comercial proteccionista tuvo solo un impacto ligeramente negativo en el crecimiento económico. Respaldada por un consumo privado sólido e inversiones en inteligencia artificial, la economía estadounidense creció un 2.2% en 2025. Debido a los aranceles adicionales a las importaciones, la inflación de los precios al consumidor disminuyó solo ligeramente en comparación con el año anterior, con un promedio anual del 2.7%. Sin embargo, la situación del mercado laboral se deterioró a lo largo del año. Por esta razón, la Reserva Federal (Fed), a pesar de que la inflación seguía por encima del objetivo, continuó su ciclo de recortes de tasas de interés. Al cierre del año del informe, la tasa de interés de referencia se situaba en el rango de 3.5% a 3.75%.

La economía de la eurozona tuvo un desempeño mejor de lo esperado inicialmente en 2025. A pesar de los efectos negativos de la política comercial en las exportaciones netas, la economía creció un 1.5%. Mientras que la economía alemana permaneció prácticamente estancada (+0.4%), España (+2.8%) y Portugal (+1.9%) registraron un crecimiento significativo. Las economías de Francia (+0.9%) e Italia (+0.7%) crecieron solo moderadamente. La producción industrial en la eurozona, un motor clave de la demanda de carga, aumentó un 1.6% en 2025 en comparación con el año anterior. La tasa de inflación en la eurozona se ha estabilizado cerca del valor objetivo. En consecuencia, el Banco Central Europeo (BCE) mantuvo la tasa de interés de referencia –que había reducido al 2.0% en junio– en ese nivel hasta finales de año.

A pesar de los altos aranceles de EE. UU., la economía china logró alcanzar su objetivo de crecimiento del 5.0% en 2025 mediante la diversificación de los flujos de exportación. El PIB de Japón aumentó un 1.1%. La reducción de la inflación y las menores tasas de interés impulsaron el crecimiento de la economía de la India al 7.5% en el año natural 2025. Por el contrario, las altas tasas de interés en Brasil provocaron un menor crecimiento en la inversión y el consumo privado, lo que probablemente resultó en un crecimiento del PIB ligeramente inferior, del 2.5%, en comparación con el año anterior.

En este entorno, los tipos de cambio fueron volátiles. El tipo de cambio del dólar estadounidense frente al euro osciló entre 1.02 y 1.18 durante el año. Al cierre del ejercicio, el euro estaba más de un 13% más fuerte que a finales de 2024. El yen japonés fluctuó frente al euro entre 157 y 185; para finales de año, el euro se había apreciado alrededor de un 13%. Frente al real brasileño, el euro se mantuvo casi al mismo nivel al terminar el año.

El mercado de vehículos comerciales

En este incierto entorno económico global, los principales mercados de camiones sufrieron caídas. En Norteamérica, el mercado de camiones de carga pesada (Clase 8) cayó un 16%, situándose en 258 mil unidades. Las nuevas matriculaciones de camiones pesados en la región EU30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega) también disminuyeron. El volumen del mercado descendió un 6% hasta las 296 mil unidades en el año del informe. De hecho, las nuevas matriculaciones en Alemania cayeron un 11%. El mercado brasileño de camiones pesados tuvo un desempeño más débil en 2025, con una disminución del 11%, mientras que los mercados de India (> 9 toneladas) crecieron un 7% y el de China un 39%. En Japón, el volumen del mercado de camiones pesados estuvo ligeramente por encima del nivel del año anterior (+1%).

Los principales mercados de venta de autobuses pesados tuvieron un buen desempeño en el año del informe. Con un aumento del 14% en comparación con el año anterior, el volumen del mercado en la región EU30 volvió a situarse por encima de los niveles prepandemia. El mercado brasileño de autobuses pesados continuó su tendencia al alza en 2025, creciendo un 7%, aunque el crecimiento se desaceleró en la segunda mitad del año.

Desempeño comercial

Ventas de unidadades significativamente por debajo del ejercicio anterior

En 2025, el Grupo Daimler Truck (en lo sucesivo también denominado "Daimler Truck" o el "Grupo") vendió 422,510 vehículos en todo el mundo (2024: 460,409). El número de vehículos de cero emisiones incluidos en esta cifra aumentó significativamente a 6,726 unidades (2024: 4,035). El desempeño 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** registró una caída significativa en las ventas de unidades en 2025 con 141,814 vehículos (2024: 190,727). Esta evolución se debió principalmente a mercados más débiles y a las incertidumbres persistentes derivadas de la política arancelaria de EE. UU. Registramos una disminución considerable en las ventas en EE. UU. con 123,404 unidades (-21%) y en Canadá con 11,926 unidades (-24%) en comparación con el año anterior. El desempeño negativo de las ventas en México, con 5,815 unidades (-67%), estuvo relacionado principalmente con cambios en la legislación de emisiones.

Las ventas de unidades en el segmento **Mercedes-Benz Trucks** en 2025 se situaron al mismo nivel que el año anterior, con 159,871 vehículos (2024: 159,540). En la región EU30, registramos un ligero aumento en las ventas del 5% con 63,609 unidades (2024: 60,767), debido en parte a la recuperación de la demanda en el Reino Unido, Francia y Polonia tras el bajo nivel del año previo. Por el contrario, las ventas en Alemania cayeron significativamente un 12%, situándose en 20,322 unidades (2024: 23,106). En Brasil, nuestro mercado principal en América Latina, las ventas disminuyeron ligeramente un 4% hasta las 26,020 unidades debido a una contracción del mercado. En India, las ventas aumentaron ligeramente respecto al año anterior, alcanzando las 22,356 unidades (2024: 21,434).

Las ventas de unidades en el segmento **Trucks Asia** aumentaron ligeramente a 107,055 vehículos (2024: 102,870). Esta evolución positiva fue resultado primordialmente de una mayor demanda en Indonesia y otros mercados asiáticos. En particular, los bajos inventarios de los concesionarios externos y el incremento en el negocio de flotas al cierre del año permitieron un aumento significativo de las ventas en Indonesia a 23,213 unidades (+9%). En Japón, registramos ventas de 34,689 unidades (+1%), manteniéndose al nivel del año anterior.

Las ventas de unidades en el segmento **Daimler Buses** en 2025 se mantuvieron al nivel del año anterior con 26,991 unidades (+2%). El segmento logró un aumento significativo en las ventas en la región EU30 con 9,051 unidades (+16%), debido particularmente a la evolución positiva en el mercado de autocares y de autobuses urbanos locales libres de emisiones de CO2e. En Brasil, nuestro principal mercado en América Latina, las ventas de unidades estuvieron ligeramente por encima del nivel del año anterior con 9,953 unidades (+5%). Por el contrario, las ventas en Norteamérica cayeron significativamente un 45%, situándose en 2,335 unidades, especialmente tras la introducción de la norma Euro VI en México y debido a la desaceleración económica.

En el ejercicio del informe 2025, el segmento de **Financial Services** arrendó o financió casi uno de cada cuatro vehículos nuevos del Grupo Daimler Truck en 20 mercados. Al cierre de 2025, el segmento contaba con un volumen total de contratos de € 29,500 miles de millones (-8%). Ajustado por los tipos de cambio, esto representó una disminución del 1%, la cual se debió primordialmente a la normalización prevista en el financiamiento de inventarios de los concesionarios en Norteamérica, además de los efectos cambiarios negativos mencionados. Financial Services celebró nuevos contratos de financiamiento y arrendamiento en todo el mundo por un total de € 10.0 miles de millones (-12%) durante el año.

B. 03

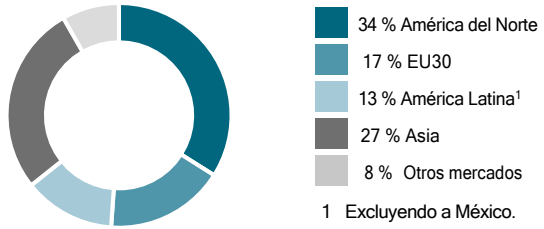
Ventas de unidades

	2025	2024	cambio %
Grupo Daimler Truck[1]	**422,510**	460,409	-8
vehículos libres de emisiones	**6,726**	4,035	+67
Trucks North America	**141,814**	190,727	-26
Mercedes-Benz Trucks	**159,871**	159,540	+0
Trucks Asia	**107,055**	102,870	+4
Daimler Buses	**26,991**	26,592	+2

1 El total de los segmentos no corresponde a las ventas de unidades a nivel Grupo debido a eliminaciones entre los segmentos.

B. 04

Estructura de ventas de unidades de Daimler Truck en el ejercicio fiscal 2025



1 Excluyendo a México.

B. 05

Participaciones de mercado

in %	2025	2024	2025/2024 Cambio en puntos porcentuales
Trucks North America			
América del Norte[1] Clase 8	**39.6**	39.8	-0.2
América del Norte[1] Clase 6-7	**30.6**	34.1	-3.5
América del Norte[1] Clase 6-8	**36.6**	38.0	-1.4
Mercedes-Benz Trucks			
EU30[2] HDT	**17.1**	16.9	+0.2
EU30[2] MDT	**23.0**	24.6	-1.6
EU30[2] HDT/MDT	**17.7**	17.8	-0.1

1 Estados Unidos, Canadá y México
2 Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega

Libro de pedidos
Los segmentos de vehículos producen tanto unidades estandarizadas preconfiguradas por el fabricante, como variantes equipadas individualmente según los requerimientos del cliente. Ajustamos de manera flexible las capacidades de los modelos individuales conforme a los cambios en la demanda.

La recepción de pedidos se mantuvo al nivel del año anterior en el ejercicio fiscal 2025. A nivel de segmento, Trucks North America registró una caída significativa debido a las incertidumbres persistentes derivadas de la política arancelaria de EE. UU. En contraste, la entrada de pedidos volvió a subir en el cuarto trimestre de 2025 en comparación con el mismo trimestre del año previo. En el segmento de Mercedes-Benz Trucks, la recepción de pedidos aumentó gracias a una mejor demanda en Europa. El segmento Trucks Asia también registró un incremento importante, debido particularmente a una mayor demanda en Japón e Indonesia.

Actividades de inversión e investigación

Inversiones en propiedades, planta y equipo
Las inversiones en propiedades, planta y equipo del Grupo Daimler Truck ascendieron a € 1,117 millones en 2025 y, por lo tanto, fueron significativamente inferiores a las del año anterior (2024: € 1,417 millones). El enfoque de las inversiones se centró en la expansión y modernización de los sitios de producción y logística, así como en el apoyo a la transformación tecnológica. Estas medidas incluyen inversiones en nuevas tecnologías, movilidad eléctrica, digitalización y mejora de la infraestructura.

Las inversiones en propiedades, planta y equipo en el segmento **Trucks North America** ascendieron a € 285 millones, situándose significativamente por debajo del nivel del año anterior (2024: € 363 millones). Estas se caracterizaron por inversiones en sitios de producción, por ejemplo, para aumentar la eficiencia de manera sustentable.

El segmento **Mercedes-Benz Trucks** invirtió en la finalización del nuevo centro logístico en Halberstadt, Alemania. Además, los sitios de producción se prepararon para la próxima generación de vehículos, por ejemplo, en lo que respecta a la nueva cabina del conductor. En total, las inversiones en propiedades, planta y equipo ascendieron a € 580 millones al cierre de 2025 y, por lo tanto, fueron significativamente inferiores a las del año previo (2024: € 822 millones).

Las inversiones en propiedades, planta y equipo en el segmento **Trucks Asia** sumaron € 85 millones en 2025, siendo ligeramente inferiores a las del año anterior (2024: € 98 millones); estuvieron influenciadas en gran medida por inversiones en movilidad eléctrica, digitalización y nuevas tecnologías, así como por la expansión y mejora de la infraestructura. Estas inversiones respaldaron la transformación hacia nuevas tecnologías y el desarrollo de un portafolio de productos sostenible y competitivo.

Con € 152 millones, las inversiones en propiedades, planta y equipo en el segmento **Daimler Buses** fueron significativamente superiores a las del año anterior (2024: € 125 millones). El enfoque en 2025 fue la expansión de la producción en Holysov (República Checa), Hosdere (Turquía) y Ligny (Francia).

Investigación y desarrollo
Daimler Truck continuará invirtiendo en investigación y desarrollo mediante un enfoque flexible, modular y colaborativo para impulsar la transformación tecnológica de la industria de manera eficiente, orientada al cliente y escalable a nivel global. En 2025, el enfoque se centró en los vehículos de cero emisiones y la conducción automatizada. Por ejemplo, se avanzó en el desarrollo de la conducción autónoma para aumentar el valor para el cliente, ya que ofrece un mayor nivel de seguridad y potencial de eficiencia, además de contrarrestar la creciente escasez de conductores. Adicionalmente, se realizaron inversiones para incrementar la eficiencia del combustible y mejorar la cartera de productos existente. El gasto en investigación y desarrollo ascendió a € 2,272 millones (incluyendo la capitalización) y, por lo tanto, se mantuvo al nivel del año anterior (2024: € 2,174 millones). Esta cifra fue ajustada por una partida especial en los costos de investigación y desarrollo de € 218 millones, derivada de una baja contable (sin salida de efectivo) de costos de desarrollo capitalizados debido al ritmo más lento de la transformación hacia vehículos eléctricos de batería, especialmente en el mercado estadounidense. La mayoría del gasto en investigación y desarrollo del Grupo Daimler Truck se incluye en los segmentos; las actividades comerciales relacionadas con la conducción autónoma se informan en la reconciliación.

De los gastos de desarrollo, se capitalizaron € 265 millones (2024: € 398 millones), lo que equivale a una tasa de capitalización del 12% (2024: 18%). La amortización programada de los costos de desarrollo capitalizados en años anteriores ascendió a € 87 millones en el ejercicio del informe (2024: € 79 millones).

Los gastos en investigación y desarrollo en el segmento **Trucks North America** ascendieron a € 643 millones, ligeramente inferiores a los del ejercicio anterior (2023: € 737 millones). El enfoque fue en la mejora de eficiencia de combustible y el rendimiento de los productos existentes.

En 2025, los gastos de investigación y desarrollo en el segmento **Mercedes-Benz Trucks** fueron por € 1,006 millones y, por lo tanto, significativamente mayores que durante el ejercicio anterior (2024: € 813 millones). Los impulsores clave fueron, particularmente, la expansión de las actividades de desarrollo relacionados con la nueva cabina y la tercera generación de eActros.

El gasto en investigación y desarrollo del segmento **Trucks Asia**, por € 148 millones estuvo al nivel del ejercicio anterior (2024: € 142 millones). La atención se centró en el ulterior desarrollo de la cartera existente de vehículos de motor de combustión interna y vehículos totalmente eléctricos, así como en la expansión de servicios digitales.

En el segmento **Daimler Buses**, se invirtieron € 218 millones en investigación y desarrollo en 2025 (2024: € 192 millones). Por lo tanto, el gasto fue ligeramente superior al del año anterior. En 2025 continuó la transición hacia sistemas de propulsión sin emisiones de CO_{2e} para autobuses y chasis integrales. También se efectuaron inversiones adicionales para 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

Integración de Mitsubishi Fuso e Hino Motors
Daimler Truck AG, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), Toyota Motor Corporation (Toyota) e Hino Motors Ltd. (Hino) firmaron acuerdos definitivos el 10 de junio de 2025 con respecto a la integración prevista de Mitsubishi Fuso e Hino. Los criterios para la clasificación como “activos y pasivos disponibles para la venta” y como “operaciones discontinuadas” se cumplieron el 06 de junio de 2025.

En el Estado Consolidado Condensado de Resultados, las operaciones continuas y discontinuadas se presentan por separado; las cifras del año anterior han sido reformuladas. Dado que la información por segmentos permanece sin cambios de acuerdo con la gestión y los informes internos, independientemente de esta clasificación, el EBIT del Grupo de las operaciones continuas se concilia con la suma de las operaciones continuas y discontinuadas. Para garantizar la comparabilidad del EBIT a nivel de segmento con el año anterior, en la conciliación se presenta la depreciación programada, que ya no es obligatorio reconocer desde la perspectiva del Grupo a partir del 06 de junio de 2025. En el Estado Consolidado Condensado de Flujos de Efectivo y en la presentación de la liquidez neta y la deuda neta, las operaciones continuas y discontinuadas se presentan de forma consolidada. En el Estado Consolidado Condensado de Situación Financiera, los activos y pasivos de Mitsubishi Fuso al 31 de diciembre de 2025 se presentan como activos y pasivos disponibles para la venta.

Se incluye información detallada adicional en la Nota 4: Operaciones discontinuadas y activos y pasivos disponibles para la venta, en las notas a los Estados Financieros Consolidados Intermedios.

Información adicional
Para ofrecer una mejor visión de la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital, así como de la situación financiera, se el 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.

A partir del 1 de enero de 2025, Daimler Truck integró su negocio en China e India en el segmento Mercedes-Benz Trucks. Las cifras del ejercicio 2025 y la comparación interanual reformulada se basan en la nueva integración del segmento.

Con el objetivo de lograr una asignación con mayor base en causación, se reclasificaron centros de costos dentro de costos de operación. Para una mejor comparabilidad, las cifras para el período comparative también han sido reformuladas. Se ofrece más información en la E Nota 1. Información General y principales políticas contables.

Para una mayor transparencia, los ingresos por costos recargados entre segmentos ya no se reportan brutos. Por el contrario, se compensa contra el costo de operación relacionado dentro del segmento respectivo – sin impactar el EBIT. A nivel Grupo, el nuevo enfoque no tiene impacto. Las cifras de períodos previos han sido reformuladas para una mejor comparabilidad.

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.

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 con los que están relacionados.

Se ofrece más información sobre la rentabilidad, liquidez y situación financiera del Grupo en el Estado Consolidado de Resultados C 01, el Estado Consolidado de Resultados Integrales C. 02, el Estado Consolidado de Situación Financiera C. 03, el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo C. 04, el Estado Consolidado de Cambios en el Capital C. 05 y las explicaciones relevantes en las Notas a los Estados Financieros Consolidados Intermedios Condensados.

Rentabilidad

Estado de Resultados del Grupo Daimler Truck

Los **ingresos por ventas** del Grupo Daimler Truck en 2025 fueron por € 45.5 miles de millones, aproximadamente 9% por debajo del nivel del año anterior de € 50.2 miles de millones. En el Negocio Industrial, los ingresos por ventas disminuyeron significativamente en 10 %, hasta € 42.1 miles de millones (2024: € 46.8 miles de millones). La disminución en ingresos por ventas se debió principalmente a una disminución en ventas de unidades del Grupo debido a el entorno incierto, particularmente en el mercado de América del Norte. Efectos de tipos de cambio, específicamente por la conversión del real de Brasil, tuvieron un impacto negativo adicional. Ajustada por efecto del tipo de cambio, la disminución en ingresos por ventas a nivel Grupo fue del 8 % y en el Negocio Industrial 9 %. Una mejor fijación de precios tuvo un efecto compensatorio sobre los ingresos por ventas, principalmente en el mercado de América del Norte.

B. 06

Ingresos por ventas por segmento y por región	2025	2024	25/24
En millones de euros			cambio %
Grupo Daimler Truck	**45,530**	50,173	-9
Negocio Industrial	**42,054**	46,839	-10
Segmentos			
Trucks North America	**18,723**	23,784	-21
Mercedes-Benz Trucks	**19,738**	20,568	-4
Daimler Buses	**5,963**	5,215	+14
Financial Services	**3,476**	3,334	+4
Reconciliación	**-2,370**	-2,728	-13
Regiones			
Europa	**17,376**	16,160	+8
Alemania	**6,189**	6,072	+2
América del Norte	**20,296**	25,548	-21
Estados Unidos	**17,094**	20,407	-16
Asia	**2,477**	2,448	+1
Japón	**675**	583	+16
América Latina[1]	**4,075**	4,121	-1
Otros mercados	**1,307**	1,897	-31

1 Excluyendo a México.

Los **costos de ventas** fueron por un importe de € 36.9 miles de millones en el ejercicio del informe y disminuyeron 8 % en comparación con el año anterior. La disminución en el costo de ventas se debió principalmente al cambio en ventas de unidades y efectos del tipo de cambio. Esto fue compensado por mayores costos de fabricación por unidad, específicamente debido a incrementos en costos relacionados con aranceles adicionales.

En general, la **utilidad bruta** disminuyó hasta € 8.6 miles de millones (2024: € 10.1 miles de millones) y en relación con los ingresos por ventas de 20.0 % a 19.0 %.

En € 2.5 miles de millones, los **gastos de ventas** se encontraron por debajo del nivel del año anterior. El índice de gastos de ventas a ingresos por ventas disminuyó de 5.7 % a 5.5 %. En el ejercicio anterior, se incluyó un partida especial por € 169 millones por la depreciación de las cuentas por cobrar comerciales, que resultó de las pláticas en curso sobre el futuro negocio de China.

Durante el anterior ejercicio fiscal, los **gastos de administración** disminuyeron ligeramente de € 1.9 miles de millones a € 1.6 miles de millones. El índice de costos de administración a ingresos por ventas disminuyó de 3.8 % a 3.6 %.

En € 2.1 miles de millones, los **costos de investigación y desarrollo no capitalizados** en el ejercicio fiscal 2025 fueron ligeramente superiores al nivel del año anterior (2024: € 1.7 miles de millones). Este comportamiento se debe principalmente a mayores gastos en la cartera de producto y a una menor tasa de capitalización. Adicionalmente, el período del informe incluye una partida especial por € 218 millones resultantes de una baja distinta a efectivo de costos de desarrollo capitalizados debido a un menor ritmo de transformación a vehículos eléctricos de batería, especialmente en el mercado de EE. UU. Podrá encontrar más información al respecto en la sección “Actividades de Inversión y Desarrollo”, del capítulo Condiciones Económicas y Desempeño Comercial en el informe combinado de la administración.

Los **otros ingresos de operación** fueron significativamente superiores al nivel del año anterior en € 438 millones (2024: € 372 millones) específicamente debido a menores gastos en relación con riesgos de litigio y responsabilidad.

En 2025, el **resultado por inversiones registradas con el método de participación** fue de menos € 157 millones (2024: menos € 612 millones), significativamente superior al del nivel del año anterior. La contribución negativa a utilidades del negocio conjunto cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) ha mejorado a menos € 120 millones (2024: menos € 404 millones) La cifra del ejercicio anterior incluye un deterioro distinto a efectivo por € 281 millones. Esta partida especial estuvo relacionada con el desarrollo demorado de la infraestructura para hidrógeno ecológico en las principales regiones de Europa y EE. UU., al igual que con la actual incertidumbre en relación con las condiciones marco en EE. UU. Adicionalmente, el resultado registrado con el método de participación estuvo significativamente el resultado registrado con el método de participación estuvo sustancialmente afectado por Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) con menos € 178 millones (2025: menos € 0 millones). Esto incluyó una partida especial de menos € 120 millones por el deterioro total distinto a efectivo del importe en libros resultante de los efectos negativos por la actual situación económica y de mercado en China.

Los otros **ingresos/gastos financieros, netos** mejoraron hasta menos € 18 millones (2024: menos € 23 millones).

Las **utilidades antes de intereses e impuestos (EBIT)** por € 2.6 miles de millones en el ejercicio fiscal 2025 fueron significativamente menores en comparación con la cifra del año anterior de € 3.4 miles de millones, principalmente debido al menor volumen de ventas de unidades.

Los ingresos / gastos por intereses, netos disminuyeron de € 222 millones hasta € 72 millones. Los gastos por intereses incrementaron durante el período del informe principalmente debido a un mayor volumen promedio de financiamiento.

El gasto fiscal informado en **impuesto sobre la renta** incrementó de € 684 millones hasta € 873 millones. La mayor tasa fiscal efectiva del 32.2 % en el ejercicio fiscal 2025 (2024: 19.1 %) se debe principalmente al hecho de que el ingreso gravable por la capitalización de activos por impuestos diferidos no registrados previamente fueron registrados en el ejercicio anterior. Además, el gasto operativo no deducible tuvo un efecto de incremento en la tasa fiscal efectiva durante el período del informe, ya que estos fueron mayores en relación con el resultado antes de impuestos que durante el ejercicio anterior.

La **utilidad neta por operaciones continuas** después de impuestos fue por un importe de € 1,829 millones en el ejercicio fiscal 2025 (2024: € 2,901 millones) y la **utilidad neta por operaciones discontinuadas** después de impuestos fue por un importe de € 205 millones (2024: € 165 millones).

La **utilidad neta** del Grupo de € 2,033 millones fue significativamente inferior al resultado del año anterior (2024: € 3,066 millones). De la utilidad neta, € 63 millones fueron atribuibles a **participaciones minoritarias** (2024: € 166 millones).

La participación de **utilidad neta atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG** fue por un importe de € 1,970 millones (2024: € 2,900 millones).

Las **utilidades por acción** fueron por un importe de € 2.56 (2024: € 3.64), De este total, € 1,792 millones (2024: € 2,759 millones) fueron atribuibles a operaciones continuas y € 178 millones (2024: € 141 millones) a operaciones discontinuadas.

El cálculo de utilidades por acción (básicas) se basa en un número promedio de acciones en circulación de 769 millones (2024: 796 millones).

La tabla B. 07 muestra el Estado de Resultados Consolidado Condensado del Grupo Daimler Truck así como del Negocio Industrial y Financial Services para el año del informe 2025 y el año anterior.

La tabla B. 08 muestra la reconciliación del EBIT del Grupo Daimler Truck por operaciones continuas a la suma de operaciones continuas y discontinuadas para el ejercicio del informe 2025. Además, la suma de estas actividades se divide en el Negocio Industrial y Financial Services como base para la información por segmentos.

La tabla B. 09 muestra la integración del EBIT para el Negocio Industrial en el ejercicio fiscal 2025.

La Nota 5 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados ofrece más información sobre las partidas individuales del Estado de Resultados Consolidados.

B. 07

Estado de Resultados Consolidado Condensado

	Grupo Daimler Truck		Negocio Industrial		Financial Services	
	2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
En millones de euros						
Ingresos por Ventas	**45,530**	50,173	**42,054**	46,839	**3,476**	3,334
Costo de Ventas	**-36,890**	-40,118	**-33,886**	-37,242	**-3,004**	-2,876
Utilidad Bruta	**8,640**	10,056	**8,168**	9,597	**472**	459
Gastos de Ventas	**-2,517**	-2,846	**-2,384**	-2,707	**-133**	-140
Gastos de Administración	**-1,642**	-1,917	**-1,429**	-1,701	**-213**	-216
Gastos de investigación y desarrollo no capitalizados	**-2,115**	-1,664	**-2,115**	-1,664	**–**	–
Otros ingresos/gastos de operación	**438**	372	**410**	367	**28**	5
Utilidad/pérdida por inversiones registradas con el método de participación, neta	**-157**	-612	**-164**	-613	**7**	1
Otros ingresos/gastos financieros, netos	**-18**	-25	**-14**	-22	**-4**	-3
Utilidad antes de intereses e impuestos (EBIT)	**2,630**	3,363	**2,472**	3,257	**157**	106
Ingresos/gastos por intereses, netos	**72**	222	**74**	224	**-2**	-2
Utilidad por operaciones continuas, antes de impuestos	**2,702**	3,584	**2,547**	3,481	**155**	103
Impuesto sobre la renta	**-873**	-684	**-808**	-643	**-65**	-41
Utilidad neta por operaciones continuas, después de impuestos	**1,829**	2,901	**1,738**	2,838	**91**	63
Utilidad neta por operaciones discontinuadas, después de impuestos	**205**	165				
Utilidad neta	**2,033**	3,066				
atribuible a participaciones minoritarias	**63**	166				
atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG	**1,970**	2,900				
por operaciones continuas	**1,792**	2,759				
por operaciones discontinuadas	**178**	141				
Utilidades por acción (en euros) con base en utilidad atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG						
Básicas y diluidas	**2.56**	3.64				
por operaciones continuas	**2.33**	3.47				
por operaciones discontinuadas	**0.23**	0.18				

B. 08

EBIT Grupo Daimler Truck[1]

	Operaciones continuas		Operaciones discontinuadas		Suma de operaciones continuas y discontinuadas		Negocio Industrial[2]		Financial Services[2]	
	2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
En millones de euros										
Ingresos por Ventas	**45,530**	50,173	**3,857**	3,904	**49,387**	54,077	**45,911**	50,743	**3,476**	3,334
Costo de Ventas	**-36,890**	-40,118	**-2,872**	-2,923	**-39,761**	-43,041	**-36,757**	-40,165	**-3,004**	-2,876
Utilidad Bruta	**8,640**	10,056	**985**	980	**9,625**	11,036	**9,153**	10,577	**472**	459
Gastos de Ventas	**-2,517**	-2,846	**-397**	-465	**-2,914**	-3,312	**-2,781**	-3,172	**-133**	-140
Gastos de administración	**-1,642**	-1,917	**-75**	-95	**-1,717**	-2,013	**-1,504**	-1,797	**-213**	-216
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	**-2,115**	-1,664	**-109**	-111	**-2,224**	-1,776	**-2,224**	-1,776	**–**	–
Otros ingresos/gastos	**263**	-264	**-89**	-79	**174**	-343	**143**	-346	**31**	3
EBIT	**2,630**	3,363	**316**	230	**2,945**	3,592	**2,788**	3,487	**157**	106

1 Con el objetivo de lograr una asignación más basada en la causalidad, los centros de costos se reclasificaron dentro de los costos funcionales. Para una mejor comparabilidad, las cifras del periodo comparativo también han sido reformuladas. Se proporciona información adicional en la Nota 1: Información general y principales políticas contables.
2 Para aumentar la transparencia, los ingresos por costos refacturados entre segmentos ya no se informan de manera bruta. En su lugar, se compensan con el costo funcional asociado dentro del segmento respectivo –sin impactar el EBIT–. A nivel de Grupo, el nuevo enfoque no tiene impacto. Las cifras del periodo anterior se han reformulado para una mejor comparabilidad.

B. 09

EBIT del Negocio Industrial[1,2]

	Negocio Indusrial		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks[3]		Trucks Asia		Daimler Buses		Reconciliación	
	2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
En millones de euros												
Ingresos por Ventas	**45,911**	50,743	**18,723**	23,784	**19,738**	20,568	**4,818**	4,984	**5,963**	5,215	**-3,331**	-3,808
Costo de Ventas	**-36,757**	-40,165	**-15,409**	-19,247	**-15,907**	-16,275	**-3,892**	-3,989	**-4,732**	-4,222	**3,183**	3,568
Utilidad Bruta	**9,153**	10,577	**3,314**	4,537	**3,831**	4,293	**926**	995	**1,231**	992	**-148**	-240
Gastos de Ventas	**-2,781**	-3,172	**-393**	-458	**-1,802**	-2,021	**-448**	-491	**-307**	-282	**168**	79
Gastos de administración	**-1,504**	-1,797	**-375**	-457	**-733**	-843	**-163**	-174	**-185**	-193	**-48**	-130
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	**-2,224**	-1,776	**-746**	-653	**-886**	-610	**-148**	-137	**-187**	-173	**-257**	-203
Otros ingresos/gastos	**143**	-346	**30**	36	**288**	103	**39**	31	**42**	81	**-255**	-597
EBIT	**2,788**	3,487	**1,831**	3,005	**698**	922	**206**	225	**594**	425	**-541**	-1,091
por actividades discontinuadas[4]	**316**	230	**–**	–	**–**	–	**253**	268	**–**	–	**63**	-38

1 Con el objetivo de lograr una asignación más basada en la causalidad, los centros de costos se reclasificaron dentro de los costos funcionales. Para una mejor comparabilidad, las cifras del periodo comparativo también han sido reformuladas. Se proporciona información adicional en la Nota 1: Información general y principales políticas contables.
2 Para aumentar la transparencia, los ingresos por costos refacturados entre segmentos ya no se informan de manera bruta. En su lugar, se compensan con el costo funcional asociado dentro del segmento respectivo –sin impactar el EBIT–. A nivel de Grupo, el nuevo enfoque no tiene impacto. Las cifras del periodo anterior se han reformulado para una mejor comparabilidad.
3 El resultado del segmento se vio significativamente afectado por una partida especial no ajustada de menos € 120 millones, derivada del deterioro total del valor en libros de la participación accionaria en Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) en el segundo trimestre de 2024.
4 El EBIT del segmento **Trucks Asia** no corresponde al EBIT de las operaciones discontinuadas, debido a asignaciones no atribuibles a Mitsubishi Fuso y sus subsidiarias totalmente consolidadas (por ejemplo, asignaciones relacionadas con funciones corporativas).

Comparación interanual de EBIT y rentabilidad de los segmentos

En el segmento **Trucks North America**, la utilidad bruta disminuyó del 19.1% del año anterior al 17.7% en 2025. Esta caída significativa se debió principalmente a menores volúmenes de ventas derivados de mercados más débiles y a mayores costos de fabricación por unidad; ambos efectos están relacionados con el impacto de las políticas arancelarias de EE. UU. Los efectos del tipo de cambio también tuvieron un impacto negativo. Esto fue compensado por una mejora en la fijación de precios: en primer lugar, se obtuvieron efectos positivos de las actualizaciones en la gama de productos y, en segundo lugar, los aumentos de costos pudieron trasladarse parcialmente.

El EBIT del segmento disminuyó a € 1,831 millones (2024: € 3,005 millones); el EBIT ajustado ascendió a € 1,998 millones (2024: € 3,057 millones). Con ingresos de € 18,723 millones (2024: € 23,784 millones), el rendimiento ajustado sobre las ventas fue del 10.7%, por debajo de la cifra ajustada del año anterior del 12.9%.

Los ajustes al EBIT en el año anterior incluyeron gastos por medidas de reestructuración por un monto de € 30 millones (2025: € 0 millones). En el año del informe, también se incurrió en gastos relacionados con la escisión de Mercedes-Benz Group AG por un monto de € 20 millones (2024: € 23 millones, asuntos relacionados con M&A) y gastos relacionados con la baja contable (sin salida de efectivo) de costos de desarrollo previamente capitalizados por un monto de € 148 millones (2024: € 0 millones, otros).

La utilidad bruta en el segmento **Mercedes-Benz Trucks** disminuyó del 20.9% al 19.4%. Los gastos de reestructuración para el programa “Cost Down Europe”, que sumaron € 331 millones en todas las áreas funcionales, tuvieron un impacto significativo en el costo de ventas en el año del informe. Además, los mayores costos de producción, particularmente en relación con el lanzamiento de nuevos productos, así como efectos desfavorables en la fijación de precios, impactaron negativamente la utilidad bruta. Estos impactos fueron compensados parcialmente por una contribución positiva de la mezcla de ventas, impulsada por un aumento en las ventas de unidades en la región EU30. Los gastos de venta se vieron beneficiados por la ausencia de la partida especial reconocida el año anterior relativa a la pérdida por deterioro de cuentas por cobrar asociadas con el negocio en China. La disminución en los costos administrativos generales se debió, entre otros factores, a menores gastos relacionados con la escisión de Mercedes-Benz Group AG. Los costos de investigación y desarrollo aumentaron como resultado de mayores gastos para el portafolio de productos, una menor tasa de capitalización y la baja contable de costos de desarrollo previamente capitalizados.

El EBIT ascendió a € 698 millones (2024: € 922 millones), mientras que el EBIT ajustado fue de € 1,230 millones (2024: € 1,319 millones). Con ingresos de € 19,738 millones (2024: € 20,568 millones), el rendimiento sobre las ventas ajustado se situó en el 6.2%, ligeramente por debajo de la cifra del año anterior del 6.4%.

Los ajustes incluyeron gastos relacionados con la escisión de Mercedes-Benz Group AG por un monto de € 100 millones (2024: € 204 millones, asuntos relacionados con M&A), pérdidas por deterioro vinculadas al negocio en China por € 30 millones (2024: € 189 millones, asuntos relacionados con M&A), gastos por medidas de reestructuración del programa “Cost Down Europe” por € 331 millones (2024: € 4 millones por un programa de optimización de costos de personal en ventas), y gastos relacionados con la baja contable (sin salida de efectivo) de costos de desarrollo previamente capitalizados por € 70 millones (2024: € 0 millones, otros).

La utilidad bruta del segmento **Trucks Asia** disminuyó del 20.0% del año anterior al 19.2% en el año del informe, afectada negativamente por los efectos del tipo de cambio y la mezcla de ventas. Esto fue compensado por una mejora en la fijación de precios y un ligero aumento en el volumen de ventas. Además, los menores gastos administrativos generales y de venta tuvieron un efecto positivo en comparación con el año previo.

El EBIT ascendió a € 206 millones (2024: € 225 millones) y el EBIT ajustado a € 212 millones (2024: € 231 millones). Con ingresos de € 4,818 millones (2024: € 4,984 millones), el rendimiento sobre ventas ajustado fue del 4.4%, ligeramente inferior a la cifra ajustada del año anterior del 4.6%.

Los ajustes incluyeron gastos relacionados con la escisión de Mercedes-Benz Group AG por un monto de € 7 millones (2024: € 6 millones, asuntos relacionados con M&A).

La utilidad bruta en el segmento **Daimler Buses** se vio beneficiada por una mejor fijación de precios, la mezcla de ventas y las ventas de unidades, así como por los efectos del tipo de cambio, aumentando del 19.0% del año anterior al 20.6% en el año del informe. Esto fue compensado por un incremento en los costos respecto al año previo debido a la inflación. La disminución en la partida total de otros ingresos/gastos resultó principalmente de una partida especial positiva en el año anterior, derivada de la revaluación y venta de acciones de una participación no estratégica.

El EBIT ascendió a € 594 millones (2024: € 425 millones) y el EBIT ajustado ascendió a € 599 millones (2024: € 432 millones). Con un aumento del 14% en los ingresos, llegando a € 5,963 millones (2024: € 5,215 millones), el rendimiento sobre las ventas ajustado subió al 10.0%, superando significativamente la cifra del año anterior del 8.3%.

Los ajustes incluyeron gastos relacionados con la escisión de Mercedes-Benz Group AG por un monto de € 5 millones (2024: € 7 millones, asuntos relacionados con M&A).

La utilidad bruta en el segmento de **Financial Services** disminuyó ligeramente del 13.8% al 13.6%. Esta disminución se vio afectada principalmente por los efectos de los tipos de cambio y los costos de riesgo. Esto fue compensado por la evolución positiva del margen de intereses, lo que condujo a un aumento significativo en la participación de la utilidad operativa de los negocios de arrendamiento y financiamiento.

El EBIT ascendió a € 157 millones (2024: € 106 millones). El EBIT ajustado fue de € 181 millones, significativamente por encima del nivel del año anterior (2024: € 133 millones). El rendimiento sobre el capital resultante fue del 5.3% (2024: 3.9%) y el correspondiente rendimiento sobre el capital ajustado fue del 6.1% (2024: 5.0%). Los ingresos ascendieron a € 3,476 millones (2024: € 3,334 millones).

Los ajustes de 2025 incluyeron gastos relacionados con un programa de transformación y reestructuración en Norteamérica por un monto de € 18 millones (2024: € 22 millones), así como gastos relacionados con la escisión de Mercedes-Benz Group AG por € 6 millones (2024: € 5 millones, asuntos relacionados con M&A).

El EBIT de la reconciliación de los segmentos operativos con el EBIT del Grupo fue por un importe de menos € 541 millones (2024: menos € 1,091 millones). Esto incluye gastos por partidas a nivel corporativo por € 536 millones (2024: € 1,003 millones) y gastos por la eliminación de transacciones intergrupales por € 5 millones (2024: € 88 millones).

Los ajustes incluyeron gastos relacionados con procedimientos legales (y medidas vinculadas) por € 76 millones (2024: € 152 millones). Además, los ajustes por asuntos relacionados con fusiones y adquisiciones (M&A), que ascendieron a € 22 millones (2024: € 433 millones), incluyeron gastos en relación con la escisión de Mercedes-Benz Group AG y gastos debido a la integración prevista de Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation e Hino Motors. También se incluyen los asientos de contrapartida respecto a la depreciación que aún se incluye en el segmento Trucks Asia en el EBIT ajustado en términos de información por segmentos, con el fin de reflejar el cese de la depreciación programada en las operaciones discontinuadas de acuerdo con la NIIF 5. La cifra del año anterior también incluyó gastos relacionados con el deterioro del valor en libros por el método de participación de cellcentric por un importe de € 281 millones).

.

El **EBIT ajustado** del Negocio Industrial de las operaciones continuas y discontinuadas se calcula a partir de la cifra clave a nivel de Grupo, que asciende a € 3,778 millones (2024: € 4,667 millones), menos el segmento de Financial Services, que asciende a € 181 millones (2024: € 133 millones). Por lo tanto, esta cifra clave asciende a € 3,596 millones para el ejercicio fiscal 2025 (2024: € 4,534 millones).

B. 10

Reconciliación de EBIT a EBIT ajustado[1]

En millones de euros	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks[2]	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Reconciliación	Grupo Daimler Truck
2025							
EBIT por operaciones continuas y discontinuadas	**1,831**	**698**	**206**	**594**	**157**	**-541**	**2,945**
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**76**	**76**
Medidas de reestructuración	**–**	**331**	**–**	**–**	**18**	**–**	**349**
Asuntos relacionados M&A	**20**	**131**	**7**	**5**	**6**	**22**	**190**
Otros	**148**	**70**	**–**	**–**	**–**	**–**	**218**
EBIT ajustado por operaciones continuas y discontinuadas	**1,998**	**1,230**	**212**	**599**	**181**	**-443**	**3,778**
Retorno sobre ventas/capital (en %)	**9.8**	**3.5**	**4.3**	**10.0**	**5.3**	**–**	**–**
Retorno sobre ventas/capital ajustado (en %)[2]	**10.7**	**6.2**	**4.4**	**10.0**	**6.1**	**–**	**–**
2024							
EBIT por operaciones continuas y discontinuadas	3,005	922	225	425	106	-1,091	3,592
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	–	–	–	–	–	152	152
Medidas de reestructuración	30	4	–	–	22	–	55
Asuntos relacionados M&A	23	393	6	7	5	433	867
Otros	–	–	–	–	–	–	–
EBIT ajustado por operaciones continuas y discontinuadas	3,057	1,319	231	432	133	-505	4,667
Retorno sobre ventas/capital ajustado (en %)	12.6	4.5	4.5	8.2	3.9	–	–
Retorno sobre ventas/capital ajustado (en %)[3]	12.9	6.4	4.6	8.3	5.0	–	–

1 Los detalles sobre los respectivos ajustes al EBIT por segmento y categoría se describen en el texto del presente capítulo.
2 El resultado del segmento estuvo significativamente afectado por una partida especial de menos € 120 millones por el deterioro total del valor en libros de la inversión registrada con el método de participación Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) en el segundo trimestre de 2024.
3 El retorno sobre ventas ajustado de los segmentos vehiculares se calcula como el índice de EBIT ajustado a ingresos por ventas. El retorno sobre capital ajustado de Financial Services se determina como el índice de EBIT ajustado al capital trimestral promedio.

Retorno sobre el capital empleado en el Negocio Industrial en 2025

La rentabilidad del capital empleado en el Negocio Industrial se evalúa mediante el retorno sobre el capital empleado. Podrá encontrar explicaciones sobre esta y otras cifras clave de Nuestro sistema de medición del rendimiento en el capítulo **Sistema de Medición del Rendimiento** del informe combinado de la administración.

El retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial estuvo en 26.3 % en 2025 (2024: 31.1 %). La disminución en comparación con el año anterior fue debido al EBIT significativamente menor; esto fue compensado por la ligera disminución en activos netos de operación promedio.

La integración del retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial se presenta en la siguiente tabla.

Más información al respecto en la Nota 36. Gestión del Capital, de las Notas a los Estados Financieros Consolidados.

B. 11

Retorno sobre el capital empleado del Negocio Industrial

En millones de euros	2025	2024	cambio %
EBIT por operaciones continuas y discontinuadas	**2,788**	3,487	-20
Activos Intangibles	**3,015**	3,156	-4
Propiedades, plantas y equipo	**8,218**	8,356	-2
Inventarios	**8,134**	8,899	-9
Cuentas por cobrar comerciales	**3,844**	3,770	+2
Otros activos	**4,610**	4,826	-4
Activos de operación [1,2]	**27,821**	29,007	-4
Cuentas por pagar comerciales	**-4,341**	-4,529	-4
Otros pasivos	**-13,449**	-14,383	-6
Pasivos de operación[1,2]	**-17,791**	-18,912	-6
Pasivos de operación netos[1,2]	**10,030**	10,095	-1
Activos de operación netos [1,2]	**10,608**	11,198	-5
Retorno sobre el capital empleado (en %)	**26.3**	31.1	–

1 Los activos de operación netos promedio se calculan con base en los valores al cierre de cada trimestre. Estos son determinados como el promedio de cada trimestre. La liquidez, al igual que los impuestos sobre la renta y pensiones no se incluyen en el cálculo de los activos de operación netos.
2 Incluyendo activos y pasivos disponibles para la venta.

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 incumplimiento crediticio 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. 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 de Daimler Truck Holding AG 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 las cuentas por cobrar 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").

La **gestión de efectivo** determina las necesidades y los excedentes de tesorería de forma centralizada. En este contexto, la liquidez se concentra de forma diaria cuando es posible, por ejemplo, utilizando el enfoque de reservas de efectivo. 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 compañías 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 crediticio** 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 del riesgo de 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

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de operación** **B. 12** resultó en una entrada de efectivo por € 4.3 miles de millones (2024: entrada de efectivo por € 1.6 miles de millones). Aunque el flujo de efectivo del Negocio Industrial fue más débil que el del año anterior, continuó siendo el principal impulsor del Grupo, mientras que el flujo de efectivo del segmento Financial Services mostró una mejora significativa en comparación con el año anterior.

La utilidad antes del impuesto sobre la renta fue menor que la del año anterior principalmente debido a menores volúmenes de ventas.

El flujo de efectivo proveniente de actividades de operación fueron impactadas positivamente por el capital de trabajo en 2025, por un importe de € 0.2 miles de millones (2024: € 0.6 miles de millones). El capital de trabajo es la suma de inventarios, cuentas por cobrar comerciales y cuentas por pagar comerciales.

La reducción en cuentas por cobrar de Financial Services, resultante primordialmente de la normalización esperada de financiamiento de inventarios de distribuidores en América del Norte, resultó en un efecto positivo sobre los flujos de efectivos provenientes de actividades de operación.

Los cambios en otros activos y pasivos de operación incluyen efectos negativos, específicamente por cambios en ingresos por arrendamientos diferidos así como por la reducción en pasivos por valores residuales de garantías resultantes de los acuerdos de recompra..

B. 12

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado Condensado [1]

	Grupo Daimler Truck		Negocio Industrial		Financial Services	
	2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
En millones de euros						
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	**6,553**	7,067	**6,363**	6,722	**190**	345
Utilidad antes del impuesto sobre la renta	**3,008**	3,802	**2,853**	3,699	**155**	103
Depreciación y amortización/deterioros	**1,075**	1,153	**1,054**	1,129	**22**	24
Otros gastos e ingresos distintos a efectivo e ingresos por venta de activos	**328**	637	**325**	599	**3**	39
Cambio en activos y pasivos de operación						
Inventarios	**194**	179	**154**	161	**40**	19
Cuentas por cobrar comerciales	**-153**	870	**-271**	1,203	**118**	-333
Cuentas por pagar comerciales	**165**	-464	**136**	-467	**28**	3
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**828**	-2,770	**5**	17	**823**	-2,787
Vehículos en arrendamientos operativos	**14**	141	**379**	1,063	**-365**	-921
Otros activos y pasivos de operación	**-321**	-398	**-207**	-580	**-114**	183
Dividendos recibidos por inversiones registradas por el método de participación	**6**	11	**6**	11	**–**	–
Impuesto sobre la renta pagado/reembolsado	**-808**	-1,607	**-723**	-1,567	**-86**	-41
Flujos de efectivo provenientes de actividades de operación	**4,336**	1,555	**3,712**	5,268	**624**	-3,713
Adiciones a propiedades, plantas y equipo	**-1,117**	-1,417	**-1,106**	-1,407	**-11**	-10
Adiciones a activos intangibles	**-358**	-459	**-347**	-446	**-11**	-13
Inversiones en participaciones accionarias e ingresos por la enajenación de otras participaciones accionarias	**-313**	-325	**-313**	-325	**–**	–
Adquisición y enajenación de valores de deuda negociables e inversiones similares	**-559**	-308	**-553**	-303	**-6**	-5
Otros	**205**	-44	**195**	-49	**10**	5
Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión	**-2,142**	-2,552	**-2,124**	-2,529	**-18**	-23
Cambio en pasivos por financiamiento	**2,673**	2,909	**2,393**	2,111	**280**	797
Dividendo pagados a accionistas de Daimler Truck Holding AG	**-1,462**	-1,528	**-1,462**	-1,528	**–**	–
Dividendos pagados a participaciones minoritarias	**-191**	-128	**-191**	-128	**–**	–
Adquisición de acciones de tesorería	**-616**	-850	**-616**	-850	**–**	–
Transacciones internas de capital y financiamiento	**–**	–	**767**	-2,788	**-767**	2,788
Flujos de efectivos provenientes de actividades de financiamiento	**403**	403	**891**	-3,182	**-488**	3,585
Efecto de cambios del tipo de cambio sobre efectivo y equivalentes de efectivo	**-502**	80	**-494**	84	**-8**	-5
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del período	**8,648**	6,553	**8,348**	6,363	**300**	190

1 El Estado Consolidado de Flujos de Efectivo presenta los flujos de efectivo consolidados de las operaciones continuas y discontinuadas. Los flujos de efectivo de las operaciones continuas y discontinuadas se muestran en la nota 4 de las notas a los estados financieros consolidados. En la misma nota 4 también se incluye una conciliación con la utilidad antes de impuestos sobre la renta de las operaciones continuas y discontinuadas.

Los **flujos de efectivo proveniente de actividades de inversión** **B. 12** resultaron en una salida de efectivo por € 2.1 miles de millones (2024: € 2.6 miles de millones). Por lo general, las salidas de efectivo se deben a las adiciones a propiedades, plantas y equipo y activos intangibles, la adquisición y venta de fondos mutuos, así como la adquisición de participaciones accionarias.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento** **B. 12** resultaron en una entrada de efectivo por € 0.4 miles de millones (2024: € 0.4 miles de millones) en el período el informe. Las entradas de efectivo se debieron principalmente a la obtención de fondos en el mercado internacional de dinero y capitales y de la emisión de valores respaldados por activos (ABS). La emisión de bonos de referencia por un total de € 5.4 miles de millones se llevó a cabo, principalmente, en EE. UU., los Países Bajos y Canadá. Las salidas de efectivo estuvieron impulsadas primordialmente por los pagos de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por un importe de € 1.5 miles de millones, el programa de recompra de acciones resuelto el 10 de julio de 2023 por €0.6 miles de millones y las amortizaciones de pasivos por financiamiento por un importe de € 12.4 miles de millones.

En 2025, el efectivo y equivalentes de efectivo disminuyeron en € 2.1 miles de millones después del ajuste por efectos del tipo de cambio.

Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial
El indicador clave de la solidez financiera del Grupo Daimler Truck es el **flujo de efectivo libre del Negocio Industrial** B. 13. Podrá encontrar explicaciones detalladas sobre esta y otras cifras clave de nuestro sistema de medición del rendimiento en el capítulo Sistema de Medición del Rendimiento del Informe Combinado de la Administración.

En 2025, el **flujo de efectivo libre del Negocio Industrial** fue por un importe de € 1.8 miles de millones (2024: € 3.2 miles de millones).

La disminución en el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial de €1.3 miles de millones hasta €1.8 miles de millones se debió principalmente a una significativa reducción en los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación, que disminuyó en € 1.6 miles de millones. Esto fue compensado por efectivo proveniente de actividades de inversión, que fue € 0.4 miles de millones inferior que durante el ejercicio anterior.

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación estuvieron impactados principalmente por utilidades antes de impuesto sobre la renta significativamente menores por € 0.8 miles de millones como resultado de menores ventas de unidades en el mercado de América del Norte.

Después de una significative reducción en el capital de trabajo en el año anterior, este disminuyó ligeramente en el ejercicio del informe 2025. Un incremento moderado en las cuentas por cobrar comerciales de € 0.3 miles de millones en el ejercicio del informe representa una normalización en comparación con la aguda caída de € 1.2 miles de millones el año anterior. La disminución durante el ejercicio anterior se debió principalmente a un efecto positive resultante de la programación de pagos de clientes en 2024. Esto estuvo compensado por un efecto positivo en efectivo por cuentas por cobrar comerciales de € 0.1 miles de millones.

Los pagos de impuesto sobre la renta fueron €0.8 miles de millones menores que durante el año anterior, lo que tuvo un impacto positivo.

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión estuvieron influenciados principalmente por menores inversiones en propiedades, planta y equipo por un importe de € 0.3 miles de millones. La disminución se debió a menores inversiones en proyectos de infraestructura, incluyendo el centro de logística recién terminado en Halberstadt, Alemania.

Para una presentación más transparente del negocio en curso, identificamos e informamos un **flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial** B. 13. Después del ajuste por procedimientos legales (y medidas relacionadas), medidas de reestructuración y Asuntos relacionados M&A, el flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial resultó en una entrada de efectivo por € 2.2 miles de millones (2024: € 3.7 miles de millones).

B. 13

Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial

En millones de euros	2025	2024	25/24 Cambio
Flujos de efectivo provenientes de actividades de operación	**3,712**	5,268	-1,556
Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión	**-2,124**	-2,529	+405
Cambio en instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**553**	303	+250
Activos de derecho de uso	**-237**	-121	-116
Otros ajustes	**-80**	230	-310
Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial	**1,824**	3,152	-1,328
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	**84**	108	-24
Medidas de reestructuración	**28**	16	+11
Asuntos relacionados M&A	**246**	406	-160
Otros	**–**	–	–
Flujo de efectivo libre ajustado del Negocio Industrial	**2,182**	3,682	-1,500

The reconciliación de flujo de efectivo antes de intereses e impuestos (CFBIT) al flujo de efectivo libre del Negocio Industrial se muestra en la Tabla B. 14.

B. 14

Reconciliación de CFBIT a flujo de efectivo libre del Negocio Industrial

En millones de euros	2025	2024
CFBIT del Negocio Industrial	**2,480**	4,358
Impuesto sobre la renta pagado/reembolsado	**-723**	-1,567
Intereses pagados/recibidos	**138**	293
Otras partidas de reconciliación	**-72**	67
Flujo de efectivo libre del Negocio Industrial	**1,824**	3,152

La tabla B. 15 muestra la integración del CFBIT para el Negocio Industrial. La Tabla B. 16 muestra, para el Negocio Industrial, la reconciliación de CFBIT a **CFBIT ajustado** y el **índice de conversión de efectivo ajustado**.

Se logró un índice de conversión ajustado del 0.8 para el Negocio Industrial del Grupo Daimler Truck. Esto es inferior al valor de 1.1 del año anterior y se debe principalmente a una menor aportación de capital de trabajo a la generación de efectivo en el ejercicio del informe.

B. 15

CFBIT del Negocio Industrial

En millones de euros	2025	2024
EBIT	**2,788**	3,487
Cambio en el capital de trabajo	**20**	897
Inversiones financieras netas	**-314**	-325
Inversiones netas en propiedades, plantas y equipo y activos intangibles	**-1,554**	-1,520
Depreciación y amortización/deterioros	**1,054**	1,129
Otros	**487**	690
CFBIT	**2,480**	4,358

B. 16

Reconciliación a CFBIT ajustado

En millones de euros	2025	2024
CFBIT	**2,480**	4,358
Procedimientos legales (y medidas relacionadas)	**84**	108
Medidas de reestructuración	**28**	16
Asuntos relacionados M&A	**246**	406
Otros	**-**	-
CFBIT ajustado	**2,838**	4,888
EBIT Ajustado	**3,596**	4,534
Índice de conversión de efectivo ajustado[1]	**0.8**	1.1

1 El índice de conversión de efectivo ajustado se calcula como el índice de CFBIT ajustado a EBIT ajustado.

A partir del 31 de diciembre de 2024, la **liquidez neta del Negocio Industrial** B. 17, disminuyó en € 0.9 miles de millones hasta € 7.7 miles de millones. La disminución se debió principalmente al dividendo pagado a los accionistas de Daimler Truck Holding AG en el segundo trimestre por € 1.5 miles de millones, la salida de efectivo resultante del programa de recompra de acciones por € 0.6 miles de millones (incluyendo gastos por la implementación del programa de recompra de acciones), efectos negativos por tipos de cambio por € 0.4 miles de millones y dividendos pagados a participaciones minoritarias por € 0.2 miles de millones. Esto estuvo compensado por el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial por € 1.1 miles de millones.

El incremento en liquidez bruta y pasivos por financiamiento del Negocio Industrial se debe principalmente a la emisión de bonos en EE. UU., Canadá y los Países Bajos.

B. 17

Liquidez neta del Negocio Industrial

En millones de euros	Dic. 31, 2025	Dic. 31, 2024	25/24 Cambio
Efectivo y equivalentes de efectivo	**8,348**	6,363	+1,984
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**2,679**	2,235	+444
Liquidez	**11,026**	8,598	+2,428
Cuentas por cobrar / pasivos por financiamiento	**-3,245**	271	-3,515
Valuación de mercado y cobertura de divisas para pasivos por financiamiento	**-111**	-311	+200
Cuentas por cobrar/pasivos por financiamiento (nominales)	**-3,356**	-41	-3,315
Liquidez neta	**7,670**	8,558	-887

La **deuda neta a nivel Grupo**, que resultó primordialmente del refinanciamiento de los negocios de arrendamiento y ventas por financiamiento, disminuyó en € 1.7 miles de millones a € 18.5 miles de millones en comparación con el 31 de diciembre de 2024. B. 17

B.18

Deuda neta del Grupo Daimler Truck

En millones de euros	Dic. 31, 2025	Dic. 31, 2024	25/24 Cambio
Efectivo y equivalentes de efectivo	**8,648**	6,553	+2,095
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**2,725**	2,276	+449
Liquidez bruta	**11,373**	8,829	+2,544
Pasivos por financiamiento	**-29,749**	-28,666	-1,083
Valuación de mercado y coberturas de divisas para pasivos por financiamiento	**-112**	-312	+200
Pasivos por financiamiento (nominales)	**-29,860**	-28,977	-883
Deuda neta	**-18,488**	-20,149	+1,661

Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras

Al 31 de diciembre de 2025, la mejor estimación de **pasivos contingentes** fue por importe de € 0.7 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 0.6 miles de millones. Como parte de su actividad comercial habitual, el Grupo ha celebrado **otras obligaciones financieras** por € 1.0 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 1.3 miles de millones), que superaron los pasivos que se muestran en el Estado de Situación Financiera Consolidado al 31 de diciembre de 2025.

Tanto al 31 de diciembre de 2025, como al 31 de diciembre de 2024, el Grupo Daimler Truck ha emitido compromisos de deuda irrevocable que no habían sido utilizados a esas fechas.

Además, existen otras obligaciones financieras resultantes del pasivo posteriores a la desinversión resultante de la escisión y transferencia de activos en 2021.

La Nota 32. Pasivos contingentes y otras obligaciones financieras de las Notas a los Estados Financieros Consolidados muestran información detallada sobre pasivos contingentes y otras obligaciones financieras.

Refinanciamiento

Las transacciones de financiamiento llevadas a cabo por Daimler Truck fueron principalmente para la adquisición y refinanciamiento del negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento. Para este fin, Daimler Truck utilizó diversos instrumentos de financiamiento en distintas divisas y mercados. Estos incluyen préstamos bancarios, bonos con vencimientos a mediano y largo plazo en el mercado de capitales y la bursatilización de cuentas por cobra de clientes en el negocio de servicios financieros (valores respaldados por activos).

Los recortes de las tasas de interés por parte de la mayoría de los bancos centrales en 2025, combinados con diferenciales de crédito estables, resultaron generalmente en una ligera disminución de los costos de refinanciamiento. En el periodo que se informa, el Grupo cubrió principalmente sus necesidades de refinanciamiento mediante la emisión de **bonos y transacciones de valores respaldados por activos** (ABS, por sus siglas en inglés). En los EE. UU., Europa y Canadá, esto se lleva a cabo mediante las llamadas emisiones de referencia (bonos con un alto volumen nominal), que se muestran en la tabla B. 19, por parte de Daimler Truck Finance North America LLC, Daimler Truck International Finance B.V. y Daimler Truck Finance Canada Inc.

Otra fuente importante de refinanciamiento en el ejercicio fiscal 2025 fueron los **préstamos bancarios**, particularmente para las áreas de divisas del real brasileño, el peso mexicano, el dólar australiano, el dólar canadiense, el euro y el yen japonés. Estos préstamos fueron otorgados tanto por bancos globales como por bancos que operan a nivel nacional. Los prestamistas también incluyeron instituciones financieras gubernamentales (como el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil).

El 26 de marzo de 2024, Daimler Truck AG y otras compañías del Grupo firmaron una nueva **línea de crédito revolvente** por € 5.0 miles de millones con una duración inicial de cinco años con dos opciones de prórroga de un año cada una. En el primer trimestre de 2025, se ejerció la primera prórroga, extendiendo la vigencia de la línea de crédito a marzo de 2030. Daimler Truck no tiene intención de utilizar la línea de crédito.

B. 19

Emisiones de referencia

Emisor	Volumen	Mes de emisión	Vencimiento
Daimler Truck Finance North America LLC	US$700 millones	01.2025	01.2028
Daimler Truck Finance North America LLC	US$300 millones	01.2025	01.2028
Daimler Truck Finance North America LLC	US$800 millones	01.2025	01.2030
Daimler Truck Finance North America LLC	US$500 millones	01.2025	01.2032
Daimler Truck Finance North America LLC	US$600 millones	01.2025	01.2035
Daimler Truck International Finance B.V.	€350 millones	05.2025	05.2027
Daimler Truck International Finance B.V.	€650 millones	05.2025	11.2029
Daimler Truck Finance North America LLC	US$550 millones	08.2025	08.2027
Daimler Truck Finance North America LLC	US$750 millones	08.2025	10.2030
Daimler Truck Finance North America LLC	US$600 millones	08.2025	10.2032
Daimler Truck Finance Canada Inc.	C$250 millones	08.2025	10.2028
Daimler Truck Finance Canada Inc.	CHF 175 millones	09.2025	09.2031

1 Cifra del año anterior se ajusta debido a un error insignificante.

Los valores en libro de los principales instrumentos de refinanciamiento, así como las tasas de interés promedio ponderadas se muestran en la tabla B. 20. Al 31 de diciembre de 2025, estos se relacionan principalmente con las siguientes divisas: 46 % al dólar de EE. UU., 8 % al real de Brasil, 22 % al euro, y 4 % al dólar canadiense.

Al 31 de diciembre de 2025, los pasivos por financiamiento totales se muestran en el Estado de Situación Financiera Consolidado por un importe de € 29.2 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 28.7 miles de millones).

La Nota 25. Pasivos por financiamiento de las Notas a los Estados Financieros Consolidados ofrece información detallada sobre los importes y vencimientos de las principales partidas de pasivos por financiamiento. La Nota 26. Otros pasivos por financiamiento de las Notas a los Estados Financieros Consolidados también ofrece información sobre los vencimientos de otros pasivos por financiamiento.

B. 20

Instrumentos de refinanciamiento

	Tasas de interés promedio		Valores en libros	
	Dic. 31, 2025	Dic. 31, 2024	**Dic. 31, 2025**	Dic. 31, 2024
	en %		En millones de euros	
Bonos	**4.94**	5.04	**18,567**	17,161
Pasivos por transacciones ABS	**4.95**	5.36	**1,044**	1,646
Pasivos antes Instituciones financieras	**6.57**	8.53	**8,194**	7,499

Calificaciones crediticias

La calificación crediticia se mantuvo sin cambios en 2025. En consecuencia, Daimler Truck continúa ostentando una sólida calificación de grado de inversión por parte de las agencias S&P Global Ratings y Moody's, tal como se presenta en la tabla B. 21

La calificación A-/A-2 (largo y corto plazo) de **S&P Global Ratings** refleja la evaluación de la agencia de que Daimler Truck mantiene una posición de mercado líder en Norteamérica y una posición sólida en los mercados fragmentados de Europa y América Latina. El estable negocio de servicios y refacciones, junto con la estructura defensiva del balance general de la compañía, refuerza la resiliencia durante periodos de volatilidad en el mercado.

La calificación A3 de **Moody's** (A3 a largo plazo, Prime-2 a corto plazo) para Daimler Truck refleja el tamaño considerable del Grupo como uno de los mayores fabricantes de vehículos comerciales del mundo por ingresos, su fuerte diversificación y sus robustas posiciones de mercado en los sectores estadounidense y europeo. Moody's también destacó la política financiera conservadora de Daimler Truck, combinada con una fuerte liquidez y un bajo apalancamiento, lo que sustenta la resiliencia del Grupo.

B. 21

Calificaciones crediticias

	Cierre de 2025
Calificación crediticia largo plazo	
S&P	**A-**
Moody‹s	**A3**
Calificación crediticia corto plazo	
S&P	**A-2**
Moody's	**P-2**

Situación financiera

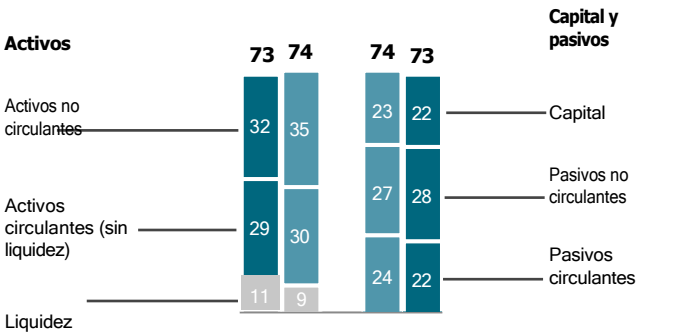
En comparación con el 31 de diciembre de 2024, los **activos totales** disminuyeron de € 73.9 miles de millones a € 72.5 miles de millones. La disminución incluyó € 5.0 miles de millones en efectos negativos del tipo de cambio; ajustado por estos efectos, el incremento fue de € 3.6 miles de millones. Financial Services representó € 30.9 miles de millones de los activos totales (2024: € 33.5 miles de millones), correspondiendo al 42.6 % de todos los activos en el Grupo Daimler Truck (2024: 45.5%).

En 56.0%, los activos circulantes como proporción del total del balance general fueron similares a los del año anterior (31 de diciembre de 2024: 52.1 %). En 30.5 %, los activos circulantes como proporción del total del balance general fueron similares a los del año anterior (31 de diciembre de 2024: 32.0 %). La tabla B. 22 muestra la estructura del balance general por vencimiento.

La tabla B. 23 muestra el Estado de Situación Financiera Condensado del Grupo Daimler Truck, así como del Negocio Industrial y Financial Services.

B. 22

Estructura del Balance General del Grupo Daimler Truck



B. 23

Estado de Situación Financiera Consolidado Condensado

	Grupo Daimler Truck		Negocio Industrial		Financial Services	
	Al 31 de diciembre,		Al 31 de diciembre,		Al 31 de diciembre,	
	2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
En millones de euros						
Activos						
Activos intangibles	**2,771**	3,209	**2,720**	3,156	**51**	53
Propiedades, plantas y equipo	**6,991**	8,413	**6,939**	8,356	**52**	57
Equipo en arrendamientos operativos	**4,117**	4,381	**2,902**	3,103	**1,215**	1,278
Cuentas por cobrar de Financial Services	**26,109**	28,893	**-10**	-8	**26,119**	28,900
Inversiones registradas con el método de participación	**896**	812	**888**	811	**9**	1
Inventarios	**7,209**	9,012	**7,136**	8,899	**73**	113
Cuentas por cobrar comerciales	**3,652**	4,325	**3,248**	3,770	**404**	555
Efectivo y equivalentes de efectivo	**8,550**	6,553	**8,249**	6,363	**300**	190
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**2,725**	2,276	**2,679**	2,235	**46**	41
circulantes	**2,630**	2,185	**2,630**	2,185	**–**	–
no circulantes	**95**	91	**49**	50	**46**	41
Otros activos financieros	**1,733**	1,420	**455**	261	**1,278**	1,159
Otros activos	**4,299**	4,560	**2,961**	3,363	**1,338**	1,197
Total	**3,478**	–	**3,478**	–	**–**	–
Activos intangibles	**72,530**	73,854	**41,646**	40,310	**30,884**	33,543
Capital y pasivos						
Capital	**22,068**	22,850	**19,103**	19,823	**2,965**	3,027
Provisiones	**5,984**	6,667	**5,835**	6,507	**148**	160
Pasivos por financiamientos	**29,194**	28,666	**2,690**	-271	**26,504**	28,937
circulantes	**8,767**	10,293	**-5,988**	-5,708	**14,755**	16,001
no circulantes	**20,426**	18,373	**8,677**	5,437	**11,749**	12,936
Cuentas por pagar comerciales	**3,794**	4,629	**3,671**	4,529	**122**	99
Otros pasivos financieros	**3,797**	4,405	**3,044**	3,570	**753**	835
Pasivos contractuales y por reembolso	**4,015**	4,326	**4,014**	4,324	**1**	2
Otros pasivos	**2,079**	2,310	**1,688**	1,827	**390**	483
Pasivos relacionados con activos disponibles para la venta	**1,600**	–	**1,600**	–	**–**	–
Total	**72,530**	73,854	**41,646**	40,310	**30,884**	33,543

El efecto en el balance general resultante de las reclasificaciones a activos y pasivos disponibles para la venta se presentan en B. 24 y en la Nota 4. Operaciones discontinuadas y activos y pasivos disponibles para la venta.

Además de los efectos de activos y pasivos disponibles para la venta, ocurrieron los siguientes cambios en las partidas del balance general:

El incremento en activos se debió principalmente a un incremento en efectivos y equivalentes de efectivo. Esto estuvo compensado por la disminución en cuentas por cobrar por servicios financieros e inventarios.

Los **activos intangibles** por € 2.8 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 3.2 miles de millones) incluyeron € 0.6 miles de millones de crédito mercantil (31 de diciembre de 2024: €0.7 miles de millones), € 1.2 miles de millones de costos de desarrollo capitalizados, y € 1.2 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 1.3 miles de millones) de concesiones, derechos de propiedad industrial y derechos similares (de los cuales, € 0.9 miles de millones para el derecho de uso de la marca Mercedes-Benz durante un período de tiempo indefinido). Los costos de desarrollo capitalizados (incluyendo costos de empréstitos capitalizados) en el ejercicio del informe fueron por un importe de € 274 millones (31 de diciembre de 2024: € 404 millones) y corresponden al 11.5 % (2024: 20.6 %) del total del gasto en investigación y desarrollo del Grupo.

Las **propiedades, planta y equipo** (incluyendo activos de derecho de uso) por un importe de € 7.0 miles de millones al 31 de diciembre de 2025 (31 de diciembre de 2024: € 8.4 miles de millones). Las inversiones en propiedades, planta y equipo del Grupo Daimler Truck disminuyeron desde € 1,417 millones a € 1,057 millones. El enfoque de las inversiones estuvo en la expansión y modernización de sitios de producción y logística, el desarrollo constante de la cartera existente de productos y apoyo a la transformación tecnológica. Estas medidas incluyen inversiones en nuevas tecnologías, movilidad electrónica, digitalización y mejoras de infraestructura. Las inversiones en propiedades, planta y equipo en los sitios en Alemania fueron por un importe de € 471 millones (2024: € 666 millones).

Las adiciones a los costos de desarrollo capitalizados se debieron principalmente a diversos proyectos de productos y tecnología en el área de transporte local libre de CO_{2e}. En el segundo trimestre de 2025, se dieron de baja costos de desarrollo capitalizados por un monto de € 218 millones debido al ritmo más lento de la transformación hacia vehículos eléctricos de batería, especialmente en el mercado de EE. UU. Esta operación no tuvo impacto en el flujo de efectivo.

El **equipo en arrendamientos operativos** y las **cuentas por cobrar por servicios financieros** fueron ligeramente inferiores al nivel del año anterior. La disminución en cuentas por cobrar por servicios financieros se debió principalmente a efectos negativos por tipos de cambio y la normalización de financiamiento a distribuidores en América del Norte. La participación de activos totales del negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento fue del 41.7 % (31 de diciembre de 2024: 45.1 %)
.
Las **inversiones registradas con el método de participación** fueron por un importe de € 0.9 miles de millones al 31 de diciembre de 2025 en comparación con € 0.8 millones el año anterior, principalmente debido a aportaciones de capital al negocio conjunto Amplify Cell Technologies LLC (Amplify) and Coretura AB.

La disminución en **inventarios** en 2025 se debió principalmente a efectos de tipos de cambio foráneos y menores volúmenes de producción y ventas, la participación de activos totales también fue ligeramente inferior a la del año anterior en 9.9 % (2024: 12.2 %).

Las **cuentas por cobrar comerciales** fue por un importe de € 3.7 miles de millones al nivel del ejercicio anterior (31 de diciembre de 2024: € 4.3 miles de millones).

El **efectivo y equivalentes de efectivo** fueron por un importe de € 8.5 miles de millones al 31 de diciembre de 2025, superando el nivel del año anterior (31 de diciembre de 2024: € 6.6 miles de millones). El incremento fue primordialmente atribuido a las entradas de efectivo provenientes de actividades de operación y empréstitos en los mercados internacionales de mercados y capital. El incremento estuvo compensado por los efectos de dividendos pagados a los accionistas de Daimler Truck Holding AG, los efectos del primer programa de recompra de acciones (autorizado el 10 de julio de 2023), y la amortización de pasivos financieros externos, principalmente bonos.

Los **instrumentos de deuda negociables e inversiones similares** con un valor en libros de € 2.7 miles de millones fueron significativamente mayores en comparación con el año anterior (31 de diciembre de 2024: € 2.3 miles de millones). El incremento se atribuye principalmente al incremento en los fondos del mercado de dinero, valuados a valor razonable a través de resultados.

B. 24

Activos y pasivos disponibles para la venta

En millones de euros	Diciembre 31, 2025 Activos y pasivos disponibles para la venta
Activos intangibles	295
Propiedades, planta y equipo	1,280
derecho de uso	401
Equipo en arrendamientos operativos	148
Inversiones registradas con el método de participación	111
Inventarios	998
Cuentas por cobrar comerciales	596
Efectivo y equivalentes de efectivo	98
Otros activos financieros[1]	-135
Otros activos	88
Activos disponibles para la venta	3,478
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	11
Provisiones para otros riesgos	156
Pasivos por financiamiento	555
Cuentas por pagar comerciales	670
Otros pasivos financieros	48
Pasivos contractuales y por reembolsos	82
Otros pasivos	78
Pasivos relacionados con activos disponibles para la venta	1,600

1 El importe negative resulta de la eliminación de transacciones intercompañía, entre activos y pasivos para las operaciones continuas y los clasificados como activos y pasivos disponibles para la venta.

Del lado del capital y pasivos del balance general, existió particularmente una disminución en capital, provisiones y otros pasivos financieros, parcialmente compensada por un incremento en pasivos por financiamiento.

El **capital** del Grupo fue por un importe de € 22.1 miles de millones al 31 de diciembre de 2025 (31 de diciembre de 2024: €22.9 miles de millones). El impacto positivo más significativo sobre el comportamiento del capital resultó de la utilidad neta del Grupo por €2.0 miles de millones. Este fue compensado por los pagos de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por un importe de € 1.5 miles de millones, la compra de 16,173,237 acciones por € 0.6 miles de millones como parte del primer programa de recompra de acciones (incluyendo gatos por la implementación del programa de recompra de acciones), y efectos negativos por la conversión de divisas por € 1.2 miles de millones. El capital atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG fue por un importe de € 21.6 miles de millones al 31 de diciembre de 2025 (31 de diciembre de 2024: € 22.2 miles de millones).

El programa de recompra de acciones autorizado por el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG el 10 de julio de 2023, en relación con la adquisición de acciones propias con un valor de hasta € 2 miles de millones (incluyendo costos incidentales de adquisición), se completó el 1 de agosto de 2025. Las acciones de tesorería fueron adquiridas en la bolsa de valores en dos tramos. Se readquirió un total de 57,351,483 acciones de tesorería con un valor total de € 2.0 miles de millones entre el 2 de agosto de 2023 y el 1 de agosto de 2025. De estas, 16,173,237 acciones de tesorería fueron readquiridas durante el ejercicio del informe, a un precio de adquisición de €616 millones (incluyendo gastos de implementación del programa de recompra de acciones).

El 4 de noviembre de 2025, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG decidió cancelar 26,267,890 acciones de tesorería y reducir el capital social en € 26,267,890. Como resultado de esto, el capital social de Daimler Truck Holding AG después de la cancelación es por un importe de € 765,600,399 (2024: € 791,868,289).

Con el trasfondo de la sólida posición de liquidez y el marco de asignación del mercado de capitales que se presentó en 2025, el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG, decidieron el 7 de julio de 2025 implementar un programa de recompra de acciones. Con base en esto, se adquirirán acciones de tesorería con un valor de hasta € 2 miles de millones (excluyendo costos incidentales de adquisición) en la bolsa de valores durante un período de hasta 24 meses.

No se adquirieron acciones de tesorería en el ejercicio del informe 2025 como parte del programa de recompra de acciones anunciado el 7 de julio de 2025. Podrá encontrar más información sobre el programa de recompra de acciones en la Nota 21 Capital y en las notas a los estados financieros consolidados y en w www.daimlertruck.com/en/investors/share/share-buyback.

Los activos totales disminuyeron un 1.8 %, y el capital disminuyó en 3.4 % en comparación con el ejercicio anterior. El índice de capital del Grupo fue similar al del año anterior en 30.4 % (31 de diciembre de 2024: 30.9 %), el índice de capital del Negocio Industrial fue del 45.9 % (31 de diciembre de 2024: 49.2 %).

Las **provisiones** por € 6.0 miles de millones fueron ligeramente inferiores al nivel del año anterior (31 de diciembre de 2024: € 6.7 miles de millones); con un 8.2 %, su participación en el total del balance general es similar a la del ejercicio anterior (31 de diciembre de 2025: 9.0 %). Con € 0.9 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 1.1 miles de millones), las provisiones para pensiones y obligaciones similares estuvieron por debajo del nivel del año anterior. La disminución en el valor presente de las obligaciones por pensiones a € 5.4 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 6.5 miles de millones) fue compensada por el valor razonable de los activos del plan para financiar estas obligaciones, que ascendió a € 5.3 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 5.9 miles de millones). Estos cambios se atribuyen principalmente a liquidaciones de pensiones en los EE. UU.

Las provisiones para otros riesgos también están relacionadas con obligaciones por garantías de productos por € 2.1 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 2.5 miles de millones), costos sociales y de personal por € 1.6 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 1.6 miles de millones) por riesgos de litigio y responsabilidad, y procedimientos regulatorios por € 0.9 miles de millones (31 de diciembre de 2024: €1.0 miles de millones), y otras provisiones por € 0.4 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 0.4 miles de millones).

La reducción en provisiones por garantías de producto se debe principalmente a efectos positivos del tipo de cambio. Las provisiones relacionadas con el personal permanecen sin cambio en comparación con el ejercicio anterior. Al 31 de diciembre de 2025, las provisiones por medidas de reestructuración de acuerdo con el programa “Cost Down Europe” fueron por un importe de € 324 millones. Estas fueron sustancialmente compensadas por menores provisiones para remuneración variable y provisiones para bonos de ejecutivos y personal, que disminuyeron debido a un nivel menor de adiciones y efectos positivos del tipo de cambio.

Los **pasivos por financiamiento** permanecieron al mismo nivel del año anterior en € 29.2 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 28.7 miles de millones). En 2025, se emitieron bonos por un importe de € 6.4 miles de millones en los mercados internacionales de dinero y capitales. Además, los pasivos ante instituciones financieras incrementaron en € 0.7 miles de millones, y se emitieron valores respaldados por activos (ABS) por un importe equivalente de € 0.6 miles de millones. Esto fue compensado por la amortización de bonos por un importe de € 3.9 miles de millones y valores respaldados por activos al igual que efectos positivos por tipos de cambio. De los pasivos por financiamiento, el 63.3 % están relacionados con bonos, 28.1 % con pasivos ante bancos, 3.6 % con pasivos por transacciones ABS, 1.9 % con pasivos por contratos de arrendamiento y 0.9 % con préstamos y otros pasivos por financiamiento.

Las **cuentas por pagar comerciales** fueron ligeramente inferiores en comparación con el nivel del año anterior, principalmente debido a menores volúmenes de producción.

La disminución en otros pasivos financieros se debió principalmente a instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas, así como a menores pasivos por garantías de valor residual por acuerdos de recompra.

Podrá encontrar más información sobre los activos, capital y pasivos registrados del Grupo en el Estado de Situación Financiera Consolidado C. 03, el Estado de Cambios en el Capital Consolidad C. 05 y en las notas relevantes a los Estados Financieros Consolidados.

Evaluación general de la situación económica

El ejercicio fiscal 2025, ya concluido, se caracterizó por una incertidumbre persistente. No obstante, el crecimiento económico mundial se mantuvo aproximadamente al nivel del año anterior, ya que las principales regiones económicas demostraron, en particular, un crecimiento resiliente. Los principales bancos centrales redujeron las tasas de interés, creando así un entorno de política monetaria menos restrictivo. Sin embargo, la introducción de aranceles provocó cambios significativos en los flujos comerciales, y la incertidumbre generó algunos efectos negativos en el sector industrial y las inversiones relacionadas.

Debido a las incertidumbres en el mercado de América del Norte, las ventas de unidades en el segmento **Trucks North America** disminuyeron un 26% hasta las 141,814 unidades en 2025. Los demás segmentos del Negocio Industrial pudieron mantener o incluso aumentar ligeramente sus niveles de ventas en comparación con el año anterior. En total, las ventas de unidades disminuyeron un 8%, situándose en 422,510 unidades.

El EBIT ajustado del Grupo, proveniente de operaciones continuas y discontinuadas, disminuyó un 19% hasta los 3,800 millones de euros, debido principalmente a la caída de los resultados en el rentable negocio de Norteamérica. A pesar de este entorno desafiante, Daimler Truck cumplió con las perspectivas de ventas de unidades, ingresos y ganancias para el ejercicio fiscal 2025, según lo actualizado en el informe intermedio del segundo trimestre de 2025, tanto a nivel de Grupo como en el Negocio Industrial. El rendimiento sobre las ventas ajustado del Negocio Industrial, considerando operaciones continuas y discontinuadas, fue del 7.8% (2024: 8.9%). El segmento **Financial Services** aumentó su rendimiento sobre el capital ajustado al 6.1% (2024: 5.0%), a pesar de una disminución en el volumen de contratos.

En la tabla B. 116 del Capítulo Perspectivas, se incluye una comparación de las cifras clave de las perspectivas con el desempeño real en el ejercicio fiscal 2025, así como las perspectivas para el ejercicio fiscal 2026.

Daimler Truck Holding AG

(Estados financieros anuales de conformidad con el Código de Comercio de Alemania (Handelsgesetzbuch or HGB))

Además de la información sobre el Grupo Daimler Truck, aquí se presentan los resultados financieros de Daimler Truck Holding AG.

Daimler Truck Holding AG es la compañía 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. Están primordialmente relacionados con la remuneración de los directivos y a la valuación de las participaciones en el capital, los cuentas por cobrar y los pasivos, así como la valuación de 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 2024.

El Estado de Resultado 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 anterior.

Los Estados Financieros se presentan en euros. Los importes se presentan en millones de euros, salvo cuando se indica lo contrario. Pueden resultar diferencias de redondeo al agrupar importes individuales o porcentajes.

Rentabilidad

La **rentabilidad** de Daimler Truck Holding AG en el ejercicio fiscal estuvo influenciado principalmente por la transferencia de utilidades resultante del acuerdo de transferencia de control y utilidades y pérdidas con Daimler Truck AG, por un total de € 3,501 millones (2024: € 1,558 millones).

Los **gastos de administración** fueron por un importe de € 70 millones (2024: € 68 millones). Esto incluyó principalmente gastos de personal por € 16 millones (2024: € 23 millones) y otros servicios externos no relacionados con la producción por un importe de € 16 millones (2024: € 16 millones). El incremento de los gastos de administración durante el año anterior se debió principalmente a mayores costos de servicios externos.

Otros **ingresos de operación** disminuyeron en € 8 millones hasta € 15 millones. Esto resultó primordialmente por la carga posterior de servicios de gestión prestados a Daimler Truck AG por € 12 millones. La principal razón de la disminución en comparación con el año anterior fue la reducción en costos repercutidos.

Los **ingresos por intereses netos** disminuyeron en € 93 millones hasta € 77 millones. En comparación con el ejercicio anterior, la disminución se debe principalmente a menores ingresos por intereses por intereses sobre el saldo del fondo común de reserva.

La utilidad por **impuesto sobre la renta** fue por un importe de € 34 millones (2024: - € 40 millones) y resultó principalmente de impuestos circulantes relacionados con períodos anteriores.

La **utilidad neta** de Daimler Truck Holding AG fue por un importe de € 3,557 millones (2024: € 1,643 millones) y, por lo tanto, estuvo de acuerdo con nuestras expectativas (tal como se declara en el informe de perspectivas del año anterior) sobre un importante incremento en utilidades. Para el ejercicio fiscal 2025, la compañía informó una utilidad distribuible de € 4,406 millones (2024: € 2,338 millones). Se hará una propuesta a la Asamblea General Anual para distribuir € 1,455 millones (€ 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendo a los accionistas a partir de la utilidad distribuible 2025 de Daimler Truck Holding AG y de la utilidad distribuible restante, asignar € 2,000 millones a utilidades retenidas y trasladar € 951 millones.

El importe de distribución que se declara toma en cuenta las 765,600,399 acciones sin valor nominal con derecho a dividendos existente al momento de la preparación de los estados financieros anuales. En este momento, la compañía no tenía acciones de tesorería. Si el número de accione sin valor nominal con derecho a dividendo cambia antes de la fecha de la Asamblea General Anual, se someterá a votación en la Asamblea General Anual una propuesta de resolución que se enmienda de conformidad. Esta propuesta de resolución continuará estipulando un dividendo de € 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendos e incluirá, por lo tanto, importes ajustados para el total de la distribución y la utilidad trasladada.

La **situación económica** de Daimler Truck Holding AG en su función como compañía de administración depende primordialmente del desempeño de sus subsidiarias. Daimler Truck Holding AG participa en los resultados de operación de las subsidiarias a través de la transferencia de utilidades de Daimler Truck AG. Esto significa que la situación económica de Daimler Truck Holding AG corresponde a la del Grupo en su totalidad, misma que se ilustra en el capítulo **Rentabilidad, Liquidez y Recursos de Capital y Situación Financiera** del informe combinado de la administración.

B. 25

Estado de Resultados Condensado de Daimler Truck Holding AG

En millones de euros	2025	2024
Gastos de administración	-70	-68
Otros ingresos de operación	15	23
Pérdida de operación	-55	-45
Utilidades recibidas debido a un acuerdo de transferencia de utilidades	3,501	1,558
Ingresos/gastos por intereses, netos	77	170
Impuesto sobre la renta	34	-40
Utilidad bruta	3,557	1,643
Utilidad trasladada	875	726
Ingresos por la reducción de capital debido a la adquisición de acciones de tesorería	26	31
Gasto por la adquisición de acciones de tesorería	-26	-31
Transferencia a la reserva de capital de conformidad con las provisiones sobre reducción de capital simplificada	-26	-31
Utilidad distribuible	4,406	2,338

Liquidez y recursos de capital y situación financiera

En € 23,344 millones, los **activos totales** fueron € 1,463 millones por encima del nivel del año anterior.

Los **activos no circulantes** permanecieron sin cambio en relación con el ejercicio anterior en € 15,100 millones y consistieron exclusivamente del 100 % de la participación de capital en Daimler Truck AG que se muestra en activos financieros.

Las **cuentas por cobrar y otros activos** incrementaron en € 1,470 millones en comparación con el año anterior hasta € 7,244 millones e incluyeron principalmente cuentas por cobrar de compañías filiales por € 7,089 millones. Por un importe de € 3,535 millones, estos resultaron en gran medida por cuentas por cobrar por transacciones de compensación intragrupo dentro del alcance de la gestión financiera y liquidez central y por un importe d € 3,501 millones por el acuerdo de transferencia de control y utilidades y pérdidas con Daimler Truck AG. Debido a la estructura de gestión de efectivo, la cuenta bancaria operativo de Daimler Truck Holding AG se cuadra diariamente.

Los **gastos pagados por anticipado** disminuyeron en € 6 millones hasta € 1 millón en comparación con el año anterior e incluyen principalmente pagos por anticipado por servicios de clasificación.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de operación** fueron por un importe de € 111 millones en el ejercicio fiscal 2025 (2024: menos € 70 millones). En comparación con el año anterior, el incremento en los reembolsos de impuestos tuvieron un impacto positivo sobre el flujo de efectivo por actividades de operación.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión** en el ejercicio fiscal 2025 alcanzaron € 1,558 millones (2024: € 5,511 millones) y resultaron de la transferencia de utilidades de Daimler Truck AG.

Los **flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento** por menos € 2,071 millones (2024: menos € 2,378 millones) en el ejercicio fiscal 2025 resultaron principalmente del cambio en cuentas por cobrar y pasivos de transacciones de compensación intragrupo dentro del alcance de la gestión financiera y de liquidez central.

El **capital** de Daimler Truck Holding AG incrementó en € 1,468 millones hasta € 22,054 millones en el ejercicio de informe. El capital incrementó principalmente por la utilidad distribuible de € 4,406 millones (31 de diciembre, 2024: € 2,338 millones) y disminuyó debido al pago de dividendos a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por un importe de € 1,462 millones (31 de diciembre, 2024: € 1,528 millones), así como a través de la adquisición de acciones de tesorería como parte del programa de recompra de acciones. Al 31 de diciembre de 2025, Daimler Truck Holding AG no tenía acciones de tesorería (31 de diciembre, 2024: € 10 millones). En el ejercicio de informe, el capital social se redujo de € 791,868,289 a € 765,600,399 mediante la amortización de acciones de tesorería con efecto a partir del 4 de noviembre de 2025. La Nota 20 Capital, de las notas a los estados financieros consolidados, incluye información adicional sobre el programa de recompra de acciones.

Las **provisiones** disminuyeron en € 20 millones hasta € 120 millones y resultaron primordialmente de provisiones para impuestos, provisiones de personal, otras obligaciones legales y la obligación de preparar y auditar estados financieros anuales.

Los **pasivos** disminuyeron en € 3 millones hasta € 170 millones e incluyeron principalmente pasivos por la entidad fiscal para fines del IVA (€ 154 millones).

B. 26

Estructura del Balance General Condensado de Daimler Truck Holding AG

En millones de euros	Diciembre 31, 2025	Diciembre, 31 2024
Activos		
Activos financieros	15,100	15,100
Activos No Circulantes	15,100	15,100
Cuentas por cobrar y otros activos	7,244	5,774
Activos Circulantes	7,244	5,774
Gastos pagados por anticipado	0	7
	22,344	20,881
Pasivo y Capital		
Capital Social	766	792
Acciones de Tesorería	0	-10
Reserva de Capital	14,334	14,308
Utilidades Retenidas	2,548	3,140
Utilidad Distribuible	4,406	2,338
Capital	22,054	20,568
Provisiones para impuestos	97	115
Otras provisiones	23	25
Provisiones	120	140
Pasivos ante subsidiarias	159	157
Otros pasivos	11	16
Pasivos	170	173
	22,344	20,881

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 evalúa la situación general de riesgos y oportunidades como sin cambio en comparación con el año anterior. Los riesgos continúan a un nivel alto, y también ha surgido oportunidades adicionales. El perfil general de riesgos y oportunidades continúa siendo desafiante durante el período del informe.

Pasivo posterior

De conformidad con el artículo 133, apartados 1 y 3, de la Ley de Transformación de Alemania (Unwandlungsgesetz 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 ejercicio fiscal 2026, esperamos que la utilidad neta de Daimler Truck Holding AG se encuentre en un rango de entre € 3,000 millones y € 3,400 millones. En particular, prevemos una menor transferencia de utilidades 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[1]

Información General

Resumen General	73
Gobierno de la Sustentabilidad	77
Evaluación de doble materialidad	82

Medio Ambiente

Protección del clima y Adaptación al cambio climático	87
Prevención de la contaminación ambiental	99
Eficiencia de Recursos y Economía Circular	100
Taxonomía de la UE	107

Social

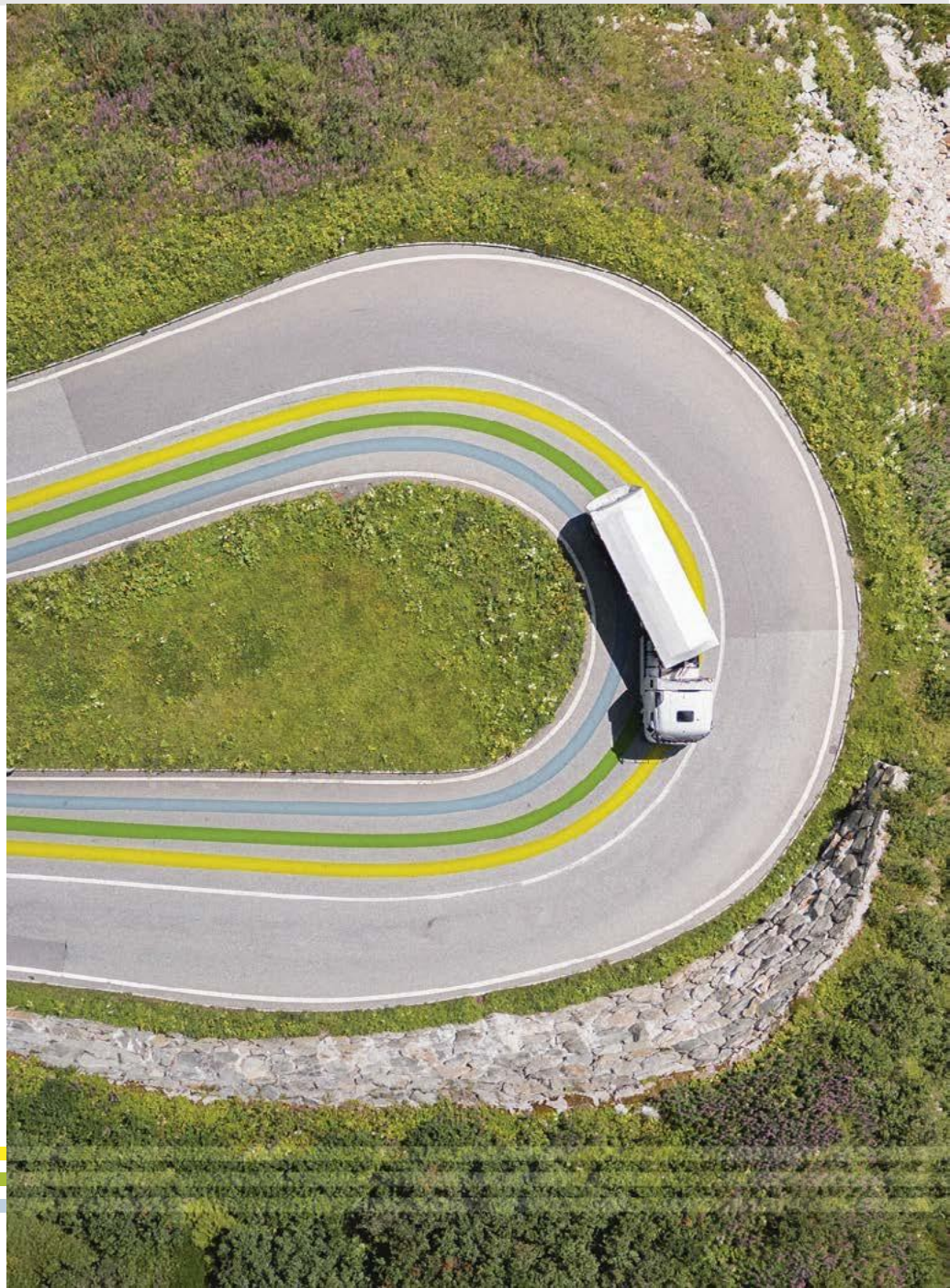
Nuestra gente	115
Derechos humanos en la cadena de valor	132
Seguridad vial	138

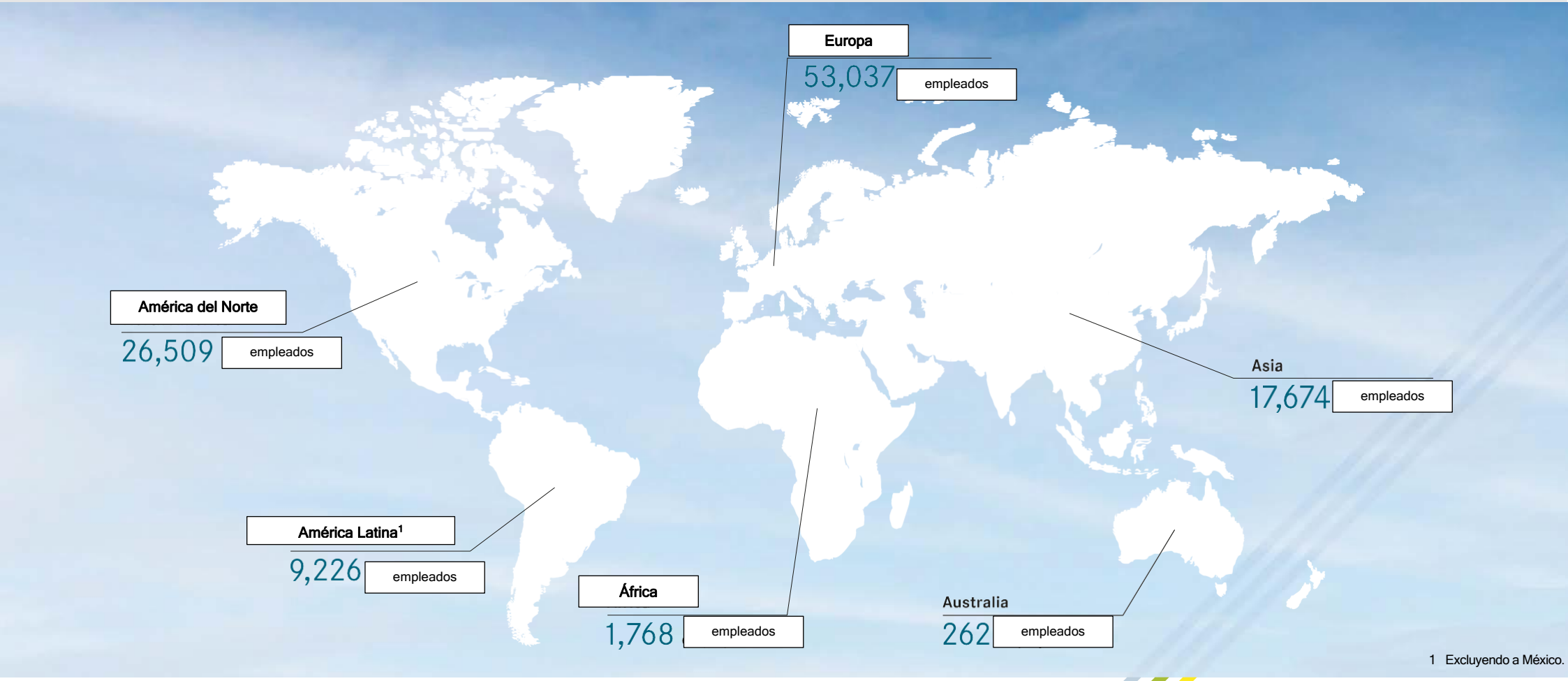
Gobierno

Cultura corporativa responsable	144

Notas al capítulo de Sustentabilidad en Daimler Truck 150

1 El contenido de esta sección no esparto de la auditoría estatutaria pero se ha sometido a aseguramiento limitado por parte de nuestro auditor.





1 Excluyendo a México.

Información General

Resumen General (ESRS 2)

Principios generales para la preparación de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo

Perfil de información
Nuestra declaración no financiera del Grupo de conformidad con la Sección 315b del Código de Comercio de Alemania (HGB) y la Sección 315c en conjunto con las Secciones 289c a 289e del HGB contiene información clave sobre cuestiones ambientales, laborales, sociales, anticorrupción y de derechos humanos. Nuestra Declaración de Sustentabilidad del Grupo integrada se estructuró con vistas al cumplimiento de la legislación de la UE sobre informes de sustentabilidad, la Directiva de Informes de Sustentabilidad Corporativa (CSRD) y las Normas Europeas de Informes de Sustentabilidad (ESRS).

Para el año del informe, hemos preparado nuevamente nuestra información de conformidad con los ESRS que se establece en la versión alemana corregida de la Directiva 2024/90457 (incluyendo enmiendas de conformidad con la Directiva (UE) 2025/90005) en la Directiva Delegada (UE) 2025/1416 que introduce la llamada Directiva de rápida resolución. El siguiente contenido se identificó en función de su relevancia para cumplir con los requisitos y se presentó de forma transparente en términos de los impactos materiales, los riesgos y las oportunidades. Esto se basó en nuestro análisis de doble materialidad realizado de acuerdo con el ESRS y presentado en términos de impactos, riesgos y oportunidades materiales..

La Declaración de Sustentabilidad del Grupo fue sometido a una auditoría de negocio para obtener una seguridad limitada (*limited assurance*). No se ha realizado ninguna otra validación externa adicional de las métricas, a menos que se indique explícitamente en la información proporcionada. La base del Estado de Sustentabilidad del Grupo es el alcance de consolidación de los estados financieros consolidados (presentado en las Notas a los Estados Financieros Consolidados bajo la Nota 42. Información adicional). Más allá de las empresas consolidadas en los Estados Financieros Consolidados, no se incluyeron otras empresas fuera del alcance financiero de consolidación en el reporte de sustentabilidad del año de informe.
.

Para el ejercicio fiscal 2025, no utilizamos la opción de omitir cierta información relacionada con propiedad intelectual, conocimientos o los resultados de innovaciones. Además, no utilizamos la exención de conformidad con la Sección 289e HGB para la no divulgación de desempeños inminentes o asuntos que están siendo negociados.

Nuestros procesos de aprobación de inversiones y asignación de recursos aún no nos permiten asignar nuestras inversiones actuales y futuras y los gastos operativos a las medidas (individuales) informadas, con la excepción de las inversiones agregadas y los gastos de operación relacionados con la investigación y el desarrollo para las medidas del Capítulo **Protección del clima y adaptación al cambio climático**. Planeamos actualizar nuestros procesos para posibilitar esta asignación y poder reportar inversiones y gastos de operación para la implementación de las medidas en el futuro.

El índice ESRS y una descripción general de la información incluida por referencia se pueden encontrar en el capítulo **Notas del capítulo Sustentabilidad en Daimler Truck**. En nuestro sitio web también destacamos los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS), con especial atención a aquellos más relevantes para nuestras actividades. Puede encontrar más información en www.daimlertruck.com/en/sustentabilidad. Las compañías que están obligadas a elaborar una declaración no financiera según los artículos 19a o 29a de la Directiva contable de la UE y el artículo 289b, apartado 1, o el artículo 315b, apartado 1, del HGB deben aplicar el Reglamento de taxonomía. En este contexto, Daimler Truck también está sujeto a esta obligación. Podrá encontrar información detallada y tablas en el capítulo **Taxonomía de la UE**.

Terminología

Este documento incluye términos como "vehículo (de carga pesada) de cero emisiones" (abreviado como "ZEV", por sus siglas en inglés, o "vehículo de cero emisiones"), "CO2e", "CO2e neutral", "CO2e neutral en el balance" y "libre de CO2e localmente" o "libre de CO2e en operación". Un "vehículo de carga pesada de cero emisiones" es, de acuerdo con el Artículo 3, punto (11) (a) del Reglamento (UE) 2024/1610, un vehículo sin motor de combustión interna o con un motor de combustión interna con emisiones no mayores a 1 g CO2/(tkm) o 1 g CO2/(pkm). "CO2e" significa equivalente de dióxido de carbono y se refiere a la cantidad total de gases de efecto invernadero liberados por una actividad o proceso específico. Considera no solo el dióxido de carbono, sino también otros gases de efecto invernadero como el metano (CH4), el óxido nitroso (N2O) y el ozono (O3), vinculando su impacto climático al del CO2. Dado que estos gases tienen efectos distintos en el clima, el CO2e permite una visión integral del impacto climático de una actividad determinada. "CO2e neutral" significa que las emisiones de CO2e liberadas a la atmósfera por las actividades de una empresa se compensan con una cantidad correspondiente de CO2e. La compensación puede lograrse mediante diversas medidas: reducción de emisiones, disminución del consumo energético, transición a energías renovables, etc., o mediante el almacenamiento o absorción de CO2. "CO2e neutral en el balance" (o contable) significa que las emisiones de CO2e liberadas se compensan mediante certificados de compensación (bonos de carbono) y proyectos relacionados. "Libre de CO2e localmente" o "libre de CO2e en operación" significa que el vehículo no emite carbono ni equivalentes de dióxido de carbono (CO2e) a su entorno inmediato mientras está en movimiento. A menos que se indique lo contrario, se aplicará esta misma interpretación de los términos en todo el documento.

Definiciones de horizontes de tiempo
El período de presentación de informes para la Declaración de Sustentabilidad del Grupo corresponde a nuestro ejercicio fiscal, que va del 1 de enero de 2025 al 31 de diciembre de 2025. Como parte de nuestros informes de sustentabilidad, definimos los horizontes temporales relevantes de la siguiente manera: Nuestro horizonte temporal a corto plazo se refiere a un período de informe de un año. El horizonte temporal de mediano plazo sigue inmediatamente al horizonte temporal de corto plazo y cubre hasta siete años. Un horizonte temporal de largo plazo se refiere a períodos de más de siete años.

Por primera vez en el año de informe, las métricas del año anterior se reportan de acuerdo con las **ESRS**. Los datos de 2024 son, por lo general, comparables con las métricas del presente año de informe. Los cambios significativos en el año de informe se explican donde resulta pertinente. Para las métricas reportadas conforme a las ESRS por primera vez en el año de informe, no se proporcionan métricas del año anterior.

Fuentes de estimaciones e incertidumbre de resultados
La información de sustentabilidad se recopiló utilizando principalmente datos primarios y secundarios y, en algunos casos, estimaciones. Si algunas métricas individuales están sujetas a incertidumbres de medición o se basan en fuentes indirectas o estimaciones, esta información se revela de manera transparente en los capítulos correspondientes.

Se pueden encontrar descripciones metodológicas más detalladas, derivaciones precisas de las métricas y los supuestos subyacentes en los capítulos: **Protección del clima y adaptación al cambio climático**, **Eficiencia de recursos y economía circular** y **Nuestra gente**.

Existen incertidumbres de medición o estimaciones particularmente para las siguientes métricas:
– Emisiones de Alcance 3 (bienes y servicios adquiridos, uso de productos vendidos).
  - Peso de los materiales y materiales secundarios utilizados.
  - Reciclabilidad de los productos (cálculo teórico según la norma ISO 22628).
  - Números de identificación de residuos (asignación a procesos de valorización y eliminación).
  - Durabilidad de nuestros vehículos

Nuestro modelo de negocios y nuestra cadena de valor

Como una empresa con operaciones a nivel mundial en la industria de vehículos comerciales, con más de 40 plantas de producción y más de 100,000 colaboradores, desarrollamos soluciones de transporte de carga y de pasajeros. Consideramos la sustentabilidad como parte de nuestro negocio principal e integramos los aspectos pertinentes en los procesos de toma de decisiones a lo largo de la cadena de valor. Nuestro objetivo es asumir la responsabilidad ante nuestros empleados, el medio ambiente y la sociedad.

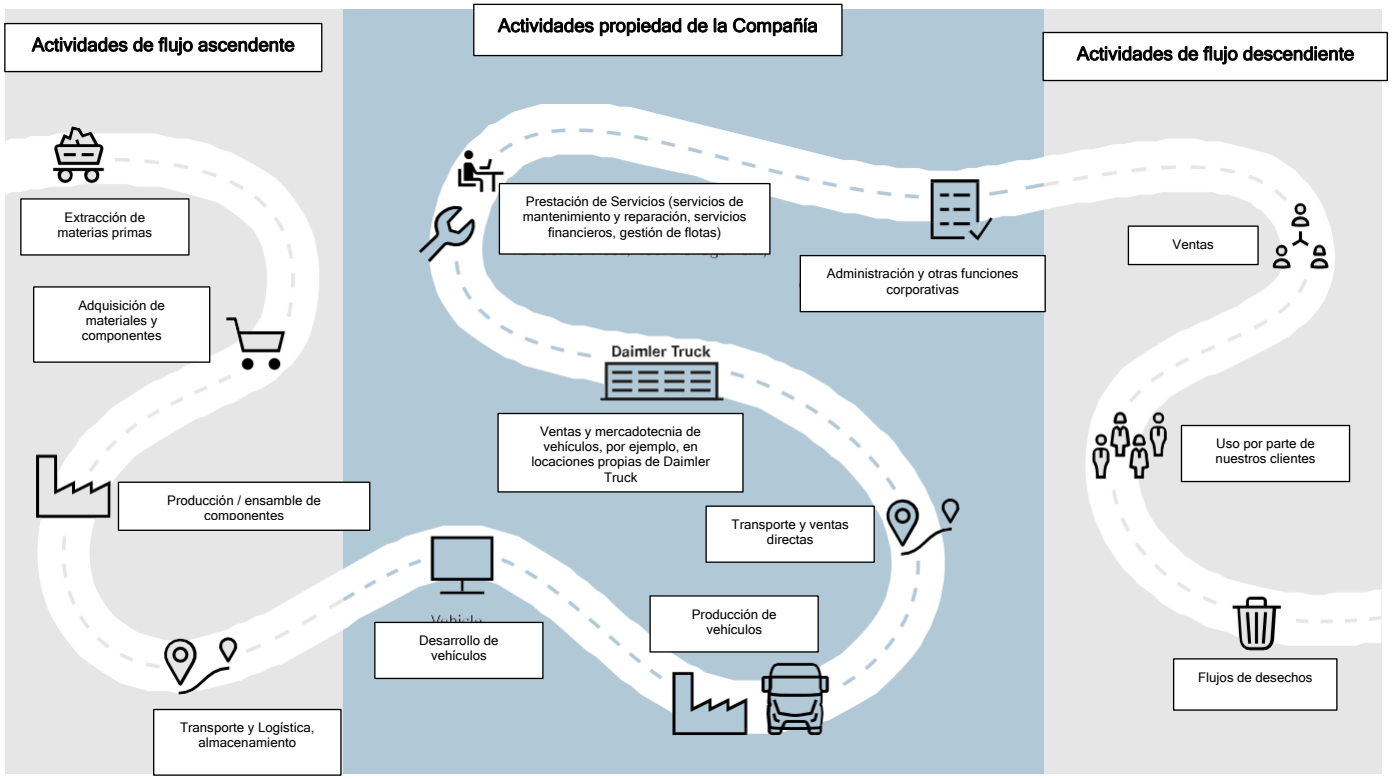
Los 17 Objetivos de Desarrollo Sustentable (SDG, por sus siglas en inglés) de las Naciones Unidas nos sirven de guía. Nuestra estrategia de sustentabilidad se basa en tres áreas de acción clave: ambiental, social y de gobierno corporativo responsable (ESG), las cuales también resumimos y comunicamos bajo los pilares de "Planeta", "Personas" y "Desempeño". Estos estructuran nuestros temas prioritarios de sustentabilidad y forman el marco para su implementación.

Nuestra **cadena de valor** incluye todos los procesos, desde la extracción de materias primas hasta el consumidor final

.

B. 27

Nuestra cadena de valor



La adquisición de materias primas y componentes de nuestra red global de proveedores, así como su transporte y logística, representan nuestra **cadena de valor ascendente**. Los principales materiales que utilizamos para producir camiones y autobuses incluyen hierro, acero y aluminio. Nuestro enfoque para asegurar estos materiales incluye mantener relaciones a largo plazo con los proveedores, realizar auditorías periódicas y garantizar la calidad y disponibilidad de los materiales.

En nuestras **propias actividades comerciales**, nos centramos en el desarrollo de vehículos, la producción, las ventas directas y los servicios complementarios como el mantenimiento, la reparación y los servicios financieros.

Las actividades de la **cadena de valor descendente** incluyen las ventas, el uso de nuestros productos por parte de los clientes finales y el reciclaje al final del ciclo de vida de los vehículos. Puede encontrar más información sobre nuestro modelo de negocio y la cadena de valor en el capítulo Modelo de Negocio del informe combinado de la administración.

Nuestra estrategia de negocio se basa en cinco pilares estratégicos que impulsan la transformación de la industria del transporte en la misma medida:

1. **Liberar todo el potencial – crecimiento, escalamiento y eficiencia:** Estamos fortaleciendo nuestra posición en mercados establecidos y captando nuevas áreas de negocio, incluyendo la expansión de nuestro portafolio de vehículos libres de CO_2e localmente, el crecimiento en India, el desarrollo de nuestro negocio de construcción y defensa, la introducción de camiones autónomos y el nuevo negocio conjunto ARCHION en Japón. Las economías de escala y el aumento en la eficiencia garantizan la competitividad a largo plazo y la optimización de recursos.
2. **Potencia de soluciones centradas en el cliente:** Estamos evolucionando hacia un proveedor integral de soluciones para maximizar la disponibilidad, eficiencia y rentabilidad de los vehículos. Para lograrlo, invertimos en infraestructura de servicio, expandimos nuestro negocio global de refacciones y extendemos nuestros Servicios Financieros a nuevos mercados. Esto nos permite crear modelos de negocio sólidos, recurrentes y de alto margen.
3. **Transformar a la velocidad adecuada:** Con un enfoque tecnológico modular, equilibramos las inversiones entre sistemas de propulsión convencionales y aquellos libres de CO_2e localmente. El uso de plataformas compartidas, una arquitectura común y las alianzas estratégicas reducen la complejidad, concentran recursos y permiten una transformación flexible y orientada al mercado, alineada con las necesidades de nuestros clientes.
4. **Organización esbelta y efectiva:** Incrementamos nuestra resiliencia mediante estructuras y procesos optimizados, así como un nuevo modelo operativo. Programas de eficiencia como "Cost Down Europe" fortalecen de manera sustentable nuestra posición de costos y liberan capital para inversiones estratégicas.
5. **Cultura corporativa orientada al desempeño:** Fomentamos una cultura basada en la responsabilidad, la colaboración y la mejora continua. Los principios de "Más simple. Más rápido. Más fuerte." definen nuestras acciones diarias: prioridades claras, decisiones rápidas y una sólida capacidad de ejecución, impulsada por colaboradores dedicados en todo el mundo.

Nuestra estrategia comercial está vinculada con nuestras prioridades definidas de sustentabilidad y las ambiciones ahí establecidas. De esta forma, posicionamos a nuestra Compañía para una transformación sustentable y el anclaje de la sustentabilidad como impulso para la innovación, resiliencia y éxito empresarial a largo plazo. Más información sobre la estrategia de negocios en el capítulo Objetivos y Estrategia.

Estamos comprometidos con el Acuerdo de París sobre el cambio climático y trabajamos para que el transporte de carga y de pasajeros sea libre de CO_2e localmente. Como parte de nuestro enfoque de sustentabilidad en la **protección del clima**, tenemos como objetivo que nuestros nuevos camiones y autobuses en Europa, EE. UU. y Japón sean libres de CO_2e localmente para 2039, y alcanzar esta meta a nivel mundial para 2050. Nos enfocamos particularmente en camiones y autobuses eléctricos de batería y propulsados por hidrógeno, los cuales no generan emisiones de CO_2e durante su operación ("tank-to-wheel" o del tanque a la rueda").

Asimismo, dentro de nuestra área de enfoque de **protección ambiental**, trabajamos para reducir aún más las emisiones de contaminantes atmosféricos de nuestros vehículos. Además, perseguimos el objetivo de que nuestra producción sea cada vez más eficiente en el uso de recursos y amigable con el clima y el medio ambiente. Para ello, trabajamos continuamente en reducir las emisiones de CO_2e en la producción, expandir el uso de energías renovables y mejorar la eficiencia energética. Nuestra meta es alcanzar cero emisiones netas de CO_2e en nuestras plantas de producción globales para 2039. Una economía global en crecimiento y la mayor demanda de transporte de carga y pasajeros también elevan el consumo de recursos.

Por lo tanto, nuestro negocio sigue los principios de la **economía circular**. Bajo este espíritu, nos esforzamos por hacer que nuestra creación de valor sea circular y regenerativa, mediante la reutilización de materiales, la conservación de recursos y la reducción de residuos.

Nuestros empleados son el corazón de todo lo que hacemos. Nuestra meta es ser el empleador de preferencia. Juntos, queremos crear un entorno de trabajo inclusivo, fomentando un fuerte sentido de pertenencia en todos los niveles y regiones.

Estamos comprometidos con el respeto y la defensa de los **derechos humanos** en todo el mundo, esperamos lo mismo de nuestros proveedores y consideramos la sustentabilidad en toda nuestra cadena de suministro.

Además, estamos comprometidos con la **seguridad vial** a través del desarrollo continuo de nuestros sistemas de seguridad y asistencia para que las carreteras sean más seguras para todos. Reafirmamos nuestra responsabilidad hacia el medio ambiente y la sociedad mediante un **gobierno corporativa** responsable.

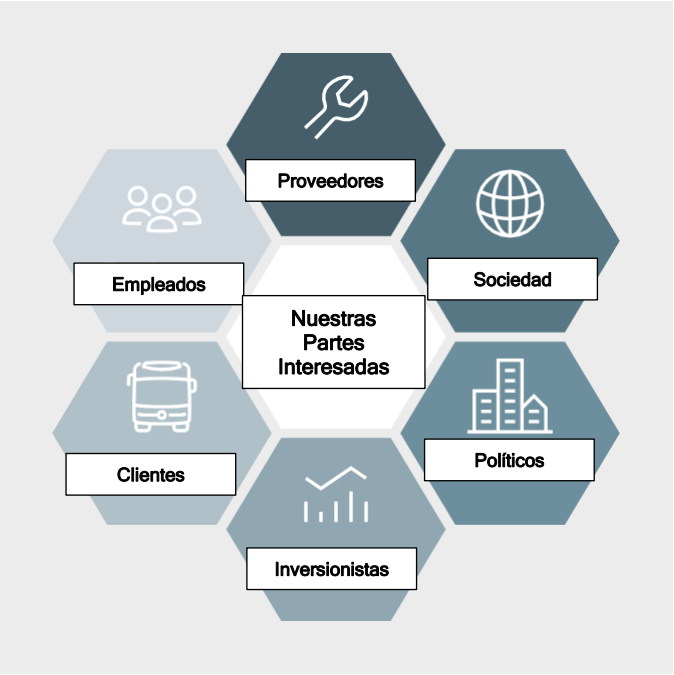
La sustentabilidad es parte de la estrategia por segmentos de Daimler Truck. Las actividades relacionadas y sus objetivos correspondientes están integrados en la estrategia de cada segmento, respaldando el enfoque integral de sustentabilidad de Daimler Truck.

Participación de las partes interesadas

El diálogo regular con nuestros partes interesadas (stakeholders) es un componente clave de nuestra gestión de sustentabilidad. El objetivo de este diálogo es integrar la experiencia y las diversas perspectivas en nuestras decisiones, así como desarrollar una comprensión de las preocupaciones y puntos de vista de nuestros grupos de interés. Los conocimientos obtenidos de este proceso fundamentan, entre otras cosas, nuestra evaluación de doble materialidad, la gestión de IRO (Impactos, Riesgos y Oportunidades), el desarrollo de nuestra estrategia y nuestros procesos operativos. Asimismo, estos conocimientos se incorporan a nuestros procesos de debida diligencia. De esta manera, desarrollamos continuamente nuestra estrategia e iniciativas de sustentabilidad y las integramos en las estrategias de negocio del Grupo Daimler Truck y sus segmentos
.

B. 28

Tabla de Partes Interesadas



Los puntos de vista de nuestras **partes interesadas más relevantes** en relación con nuestra estrategia y modelo de negocio fueron analizados como parte de nuestra evaluación de doble materialidad. Entre los temas mencionados con mayor frecuencia destacan los desafíos de la protección del clima, las condiciones laborales justas y la protección y respeto a los derechos humanos.

Nuestras partes interesadas más relevantes incluyen a nuestros **clientes, proveedores, empleados e inversionistas**. Dentro de nuestra fuerza laboral, el comité de empresa y los sindicatos juegan un papel central en nuestra gestión de sustentabilidad, ya que representan y promueven las inquietudes de nuestros empleados. Se puede encontrar más información sobre nuestro consejo de trabajadores en el capítulo Nuestra gente.

Para promover el desarrollo sustentable, también participamos en **asociaciones e iniciativas** como econsense, el Pacto Mundial de las Naciones Unidas y Hydrogen Europe. A través de estas plataformas, intercambiamos ideas con representantes de la sociedad civil, el sector empresarial y la política, entre otros, y abogamos por tecnologías innovadoras como la propulsión por hidrógeno.

Además, somos miembros de **asociaciones de la industria** como la Verband der Automobilindustrie (VDA) y la Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) para representar los intereses de la industria automotriz. La diversidad e inclusión son fundamentales para nosotros, por lo que participamos en iniciativas como la Carta de la Diversidad y la European Women's Management Development Network. Asimismo, participamos activamente en los grupos de trabajo de las asociaciones e iniciativas mencionadas que son relevantes para nuestro negocio principal.

Gobierno Sustentable

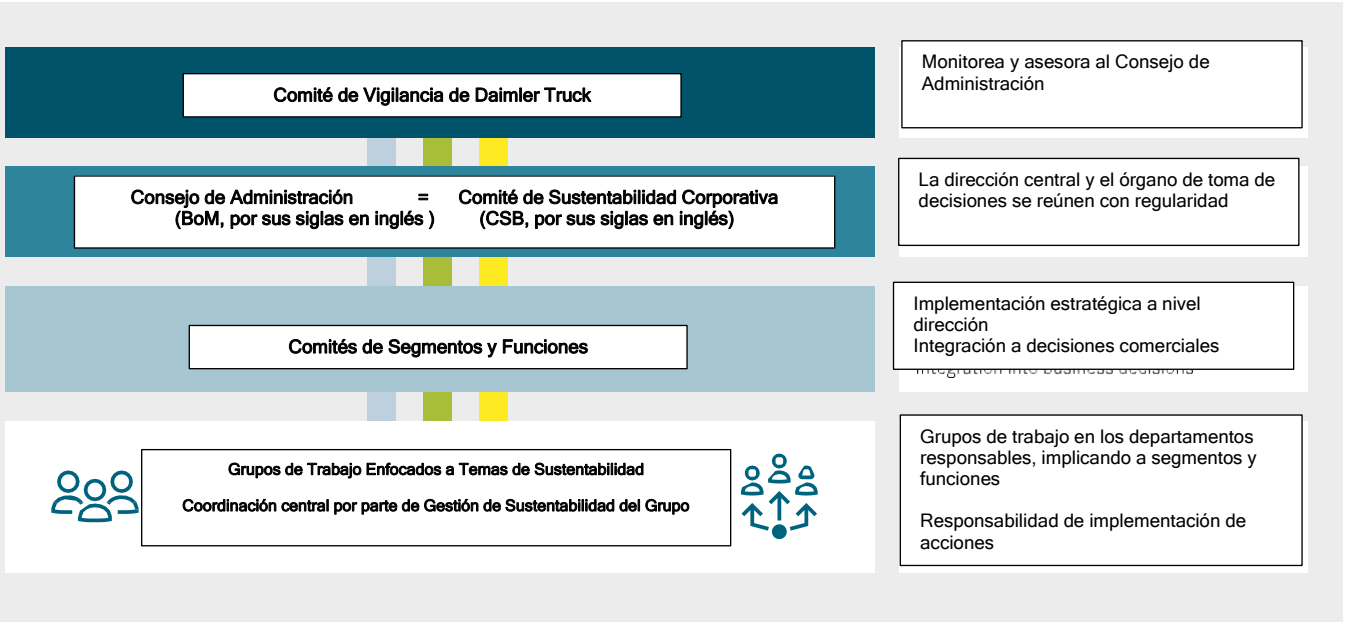
Nuestras estructuras organizativas y de gestión están diseñadas para respaldar el avance estratégico de nuestros objetivos de sustentabilidad. Para integrar aún más los principios sustentables en nuestras unidades de negocio, desarrollamos continuamente nuestra estructura de gobierno de la sustentabilidad. La responsabilidad general recae en los miembros del Consejo de Administración, quienes se reúnen regularmente –al menos dos veces al año– como el Consejo Corporativo de Sustentabilidad (CSB, por sus siglas en inglés). Cuentan con el apoyo de diversos grupos de trabajo enfocados en temas estratégicos de sustentabilidad, tales como la protección climática y ambiental, la economía circular, asuntos de la fuerza laboral, derechos humanos, seguridad vial y cumplimiento.

Integración y conocimiento del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia

Los miembros del Consejo de Administración poseen una amplia experiencia en las áreas de sustentabilidad: ambiental, social y de gobierno corporativo responsable. En su función, están obligados a actuar dentro del marco del gobierno corporativo y en favor de los intereses de la Compañía, buscando un incremento sustentable del valor de la misma. Al hacerlo, consideran en la mayor medida posible los intereses de los accionistas, colaboradores y otros grupos de interés. Al 31 de diciembre de 2025, el Consejo de Administración estaba integrado por siete miembros –cinco hombres y dos mujeres–, lo que representa una participación femenina del 28.6% (2024: 25%).

B. 29

Nuestro Gobierno de la Sustentabilidad



Los 20 miembros del Comité de Vigilancia son elegidos la mitad por los accionistas en la Asamblea General y la otra mitad por los empleados de las operaciones alemanas del Grupo. Al 31 de diciembre de 2025, había tres mujeres tanto entre los representantes de los accionistas como entre los representantes de los trabajadores. Esto corresponde a una proporción de mujeres, sin cambio, del 30% en ambos lados y en todo el Comité de Vigilancia.

De acuerdo con las recomendaciones del Código de Gobierno Corporativo de Alemania, la evaluación de la independencia debe realizarse para los representantes de los accionistas, pero no para los representantes de los trabajadores, como lo exige la ley de codeterminación de Alemania. Todos los representantes de accionistas en sus puestos al 31 de diciembre de 2025 - con excepción de Renata Jungo Büngger y Harald Wilhelm - se clasifican como independientes. Para fines de información de conformidad con ESRS, la independencia de los representantes de empleados en el Comité de Vigilancia también fue evaluada. De conformidad con la evaluación del Comité de Vigilancia, todos los representantes de empleados - con excepción de Barbara Resch - se consideraron independientes durante el ejercicio del informe. Por lo tanto, el 85% del Comité de Vigilancia está integrado por miembros independientes[1].

Los miembros del Comité de Vigilancia aportan diversas perspectivas y conocimientos que son esenciales para asesorar y supervisar al Consejo de Administración y para coordinar la estrategia de la Empresa. La experiencia requerida en materia de sustentabilidad está definida en los perfiles de requisitos para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia formulados por el Comité de Vigilancia. Esta definición de experiencia en sustentabilidad es consistente con los resultados del análisis de doble materialidad. Luego de una autoevaluación por parte de los miembros del Directorio y una posterior verificación de plausibilidad, el Comité de Vigilancia confirma que se han cumplido los perfiles de requisitos para ambos Directorios.

1 Podrá encontrar más detalles en el capítulo Declaración sobre Gobierno Corporativo en la sección Perfiles de Requerimientos Generales para la integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia incluyendo la Matriz de Cualificación.

Los miembros del Comité de Vigilancia asumen la responsabilidad de las medidas de formación y perfeccionamiento necesarias para el desempeño de sus tareas, en particular en cuestiones de sustentabilidad. Durante sus asambleas, el Comité de Vigilancia también aborda habitualmente temas estratégicos, económicos y relacionados con la sustentabilidad. La expansión de conocimientos y experiencia está apoyada en intercambios con expertos que ofrecen conocimientos profundos en temas clave de la sustentabilidad. Tanto los miembros del Consejo de Administración como del Comité de Vigilancia tienen experiencia en los mercados geográficos que son relevantes para nosotros: América del Norte, Europa y Asia. Gracias a su experiencia internacional y a sus muchos años de actividad en estas regiones, en particular en las áreas de vehículos comerciales y servicios financieros, los miembros contribuyen colectivamente a impulsar con éxito nuestra competitividad internacional.

Podrá encontrar información detallada sobre las cualificaciones y experiencia de los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia, los perfiles de requisitos generales y su estado de implementación, también en lo que se refiere a la experiencia en sustentabilidad, se puede encontrar en el capítulo Declaración sobre Gobierno Corporativo en la sección Perfiles de requisitos generales para la integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia incluyendo la Matriz de Cualificaciones. Los CV de los miembros del Consejo de Administración se pueden encontrar en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management, los de los miembros del Comité de Vigilancia en www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

El papel del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia en la gestión de la sustentabilidad

El Consejo de Administración informa al Comité de Vigilancia, normalmente una vez al trimestre, sobre la dirección estratégica del Daimler Truck Group y sus segmentos. Además de los objetivos económicos a largo plazo, también se tienen en cuenta y se acuerdan conjuntamente objetivos ecológicos y sociales. El Comité de Vigilancia supervisa y asesora al Consejo de Administración, y también se discuten cuestiones de sustentabilidad. Estos incluyen aspectos de sustentabilidad de la estrategia corporativa, planificación corporativa, remuneración de la junta directiva e informes de sustentabilidad. Este proceso continuo está alineado con nuestros intereses corporativos y se desarrolla constantemente.

Al desarrollar los cinco pilares estratégicos, el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia también consideraron los aspectos de sustentabilidad y sus impactos, riesgos y oportunidades. Las consultas abarcaron temas como la descarbonización del portafolio de productos, el desarrollo de soluciones libres de CO_2e localmente, la eficiencia y estandarización en el desarrollo y la producción, así como el diseño de alianzas responsables y servicios orientados al cliente. Las decisiones clave de inversión y cooperación –por ejemplo, en relación con plataformas tecnológicas, negocios conjuntos y conducción autónoma– consideraron no solo la madurez del mercado, los beneficios para el cliente y la viabilidad económica, sino también los impactos climáticos y ambientales, así como los aspectos sociales y de gobierno pertinentes.

Como parte de los informes presentados al Comité de Vigilancia, además de los temas económicos y estratégicos, se incluyó la implementación de la debida diligencia, así como los resultados y la efectividad de las directrices, acciones, métricas y objetivos adoptados. Los detalles sobre los aspectos clave del cumplimiento de la debida diligencia del Grupo se establecen en la Declaración de Debida Diligencia B. 101, en el capítulo E Notas al capítulo de Sustentabilidad en Daimler Truck.

Inclusión de desempeño relacionado con la sustentabilidad en los sistemas de incentivos

El sistema de remuneración de los miembros del Consejo de Administración está compuesto por componentes fijos no vinculados al desempeño y componentes variables vinculados al desempeño, con criterios de desempeño calificados y exigentes, que en conjunto conforman la remuneración total del Consejo de Administración. La remuneración variable vinculada al desempeño se divide a su vez en remuneración variable a corto plazo (bonus anual) y remuneración variable a largo plazo (Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales (VSEP)). El salario base fijo (incluyendo el compromiso de pensión y los beneficios complementarios) contribuye alrededor del 30-33 %, el bono anual alrededor del 29-30 % (incluyendo la parte del compromiso de pensión) y la remuneración variable con un efecto de incentivo a largo plazo contribuye alrededor del 37-41 % a la compensación total objetivo. La ponderación varía dependiendo del papel – Presidente y CEO, CFO u otro Miembro del Consejo de Administración.

Además de los incentivos al desempeño financiero del Consejo de Administración y de la alta dirección en la remuneración variable a corto y largo plazo, los criterios de desempeño no financiero relacionados con la sustentabilidad también están anclados en nuestro sistema de remuneración.

Para la remuneración variable, los criterios y objetivos de desempeño son establecidos por el Comité de Vigilancia, los cuales se derivan de nuestra estrategia corporativa. No son posibles cambios posteriores en los criterios y objetivos de desempeño. Los criterios de desempeño financiero se basan en el EBIT de Daimler Truck (EBIT del Grupo) y en el flujo de efectivo libre del negocio industrial (FCF IB). La ponderación de estos dos indicadores financieros, EBIT y FCF IB, es del 50% cada uno. Para los miembros del Consejo de Administración con responsabilidad de segmento, el Comité de Vigilancia ha implementado el EBIT de segmento como criterio de desempeño adicional al EBIT del Grupo; en este caso, el EBIT del Grupo y el EBIT de segmento tienen una ponderación del 50% cada uno. Estos criterios representan el 75% del bono anual.

demás de los incentivos por un sólido desempeño financiero en Daimler Truck, en el bono anual también se establecen metas de sustentabilidad basadas en el marco ESG, con el fin de considerar a todos los grupos de interés. Estas metas reflejan la creciente importancia de la gestión empresarial sustentable.

Los criterios de desempeño no financiero tienen una ponderación del 25% para el bono anual. La remuneración variable a corto plazo del Consejo de Administración en el ejercicio fiscal 2025 incluyó los temas de "ventas de unidades de vehículos libres de CO_2e localmente" y "accidentes de trabajo según la Tasa de Lesiones con Tiempo Perdido (LTIR)". Estos objetivos, con una ponderación total del 25%, se establecieron con un peso individual del 20% para vehículos libres de CO_2e localmente y del 5% para la LTIR.

Para el tramo VSEP de 2025, el criterio de desempeño financiero utilizado es el rendimiento relativo del precio de la acción, incluyendo dividendos (rendimiento total para el accionista), en comparación con el índice MSCI World Industrials. El criterio de desempeño no financiero utilizado es la reducción de emisiones de CO_2e y, a partir de 2025, además del Alcance 2 (emisiones indirectas por la generación de energía comprada), también se considerará el Alcance 1 (emisiones directas de las fuentes de emisión propias de la empresa) de Daimler Truck Group.

El criterio de desempeño financiero tiene una ponderación del 75% y el criterio de desempeño no financiero del 25%. El porcentaje de la remuneración variable por objetivos que depende de metas relacionadas con la sustentabilidad se mantiene sin cambios en un 25%. El porcentaje de la remuneración total por objetivos vinculada a factores climáticos fue del 16% (2024: 12%) en el presente ejercicio fiscal. En este contexto, la remuneración debe considerarse en relación con nuestro objetivo estratégico de descarbonización. Los objetivos correspondientes pueden consultarse en el capítulo Protección del Clima y adaptación al cambio climático.

Se puede encontrar más información sobre la remuneración del Comité de Vigilancia y del Consejo de Administración en w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board and w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management.

Bases de nuestro gobierno corporativo sustentable

Nuestros principios y políticas corporativas

El éxito sustentable se basa en una acción responsable. Ya sea en la producción o en la administración, en todas las áreas nuestro objetivo es actuar con responsabilidad, independientemente del área de responsabilidad o el nivel jerárquico.

Hemos definido nuestros principios más importantes en nuestro Código de Conducta de Daimler Truck. Proporciona orientación a todos los empleados de Daimler Truck Group y les ayuda a tomar las decisiones correctas incluso en situaciones empresariales difíciles.

El Código de Conducta de Daimler Truck fue revisado en el año de informe 2025. Este continúa siendo la base para un comportamiento ético y legalmente responsable en todo el Grupo. Nuestro objetivo es que todos los empleados conozcan y cumplan con el Código de Conducta global del Grupo, y que actúen de manera responsable, con integridad y conforme a las normas.

Nuestro Código de Conducta de Daimler Truck sirve como estándar general de valores y establece las pautas para nuestras acciones. La política se aplica a todos los empleados de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG, así como a las empresas controladas del Daimler Truck Group.

Está disponible en doce idiomas y se puede acceder a él en cualquier momento a través de la plataforma central de políticas. El núcleo de nuestro Código de Conducta de Daimler Truck son nuestros cuatro principios rectores, los cuatro “Principios de Propósito”. Con estos hemos definido principios clave que nos guían en nuestro trabajo diario:

- Empezamos escuchando
- Construimos para resolver
- Lideramos con una visión a largo plazo
- Avanzamos juntos

Nuestros gerentes comunican periódicamente los valores de cumplimiento de Daimler Truck y crean conciencia sobre el comportamiento conforme. A través de estas actividades de cumplimiento, la dirección pretende garantizar que todos los empleados actúen de manera responsable, con integridad y en cumplimiento de las normas. Un principio fundamental de nuestra Compañía es el respeto y la defensa de los derechos humanos. Además, reafirmamos nuestro compromiso con los mismos en nuestra Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos. Esta declaración describe nuestro enfoque y los procesos para respetar los derechos humanos en Daimler Truck, integra los principios del Código de Conducta y los desarrolla a detalle. La Declaración constituye la base para cumplir con nuestra responsabilidad social y es un componente esencial de un gobierno corporativo responsable. Se puede encontrar más información sobre la Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos en el capítulo Nuestra gente.

Gestión de riesgos y oportunidades

Nuestro sistema de gestión de riesgos y oportunidades para todo el grupo está integrado en nuestros procesos de planificación, control e informes. Este sistema tiene como objetivo promover la realización sustentable de los objetivos corporativos y aumentar la conciencia dentro de la empresa. Los riesgos y oportunidades potenciales se identifican, evalúan y gestionan sistemáticamente en consecuencia. Para identificar, evaluar y gestionar activamente los riesgos y oportunidades de negocio en una etapa temprana, utilizamos sistemas de gestión y control efectivos, que están integrados en nuestro sistema de gestión de riesgos y oportunidades.

Los aspectos de sustentabilidad están integrados en el proceso de gestión de riesgos de todo el Grupo. Esto incluye condiciones, eventos o desarrollos en las áreas de medio ambiente, sociales o de gobierno corporativo, cuya ocurrencia podría afectar real o potencialmente la rentabilidad, la liquidez y los recursos de capital, la posición financiera, así como la reputación de Daimler Truck Group. Los riesgos y oportunidades materiales resultantes del análisis de doble materialidad se compararon con nuestra gestión de riesgos y oportunidades. El Comité de Gestión de Riesgos del Grupo (GRMC) es responsable del desarrollo y la evaluación continuos de la idoneidad y eficacia del sistema de gestión de riesgos. Puede encontrar más información sobre la gestión de riesgos y oportunidades en Daimler Truck en el capítulo Informe de riesgos y oportunidades en Sistema de gestión de riesgos y oportunidades en la sección Sistemas de control interno en sentido más amplio.

Sistema de Gestión del Cumplimiento

La organización del cumplimiento en Daimler Truck está configurada a nivel regional y funcional (Centro de Competencias). La dirección de las empresas del Grupo recibe apoyo en la implementación local del programa de cumplimiento mediante especificaciones y asesorías. La política de cumplimiento regula la implementación de los requisitos legales y reglamentarios aplicables. Constituye la base para la implementación del programa de cumplimiento a nivel local. La tabla B. 32 incluye más información sobre la política de cumplimiento al final de este capítulo.

La Junta de Cumplimiento, integrado por representantes de los departamentos de cumplimiento y jurídico y encabezado por el Director Jurídico y de Cumplimiento, es responsable de la estrategia general de cumplimiento. La junta revisa la idoneidad y eficacia del Sistema de Gestión de Cumplimiento (CMS), responde a los cambios en los modelos de negocio y los desarrollos regulatorios y desarrolla continuamente el CMS. Con nuestro CMS, queremos promover el cumplimiento de las leyes y políticas dentro de la Compañía y apoyar el comportamiento conforme.

Nuestra organización legal y de cumplimiento define medidas apropiadas, que están diseñadas para considerar adecuadamente los requisitos del negocio y las situaciones de riesgo correspondientes. El sistema proporciona un marco estructurado para promover un comportamiento conforme en todas las áreas de cumplimiento relevantes y ayuda a minimizar los riesgos de cumplimiento. Nuestro CMS se basa en estándares nacionales e internacionales y se utiliza en todo el mundo.

B. 30

El Sistema de Gestión de Cumplimiento de Daimler Truck



Los principales objetivos de nuestras actividades de cumplimiento en todo el Grupo son:

- Lucha contra la corrupción
- Preservar y promover la competencia leal
- Cumplimiento de los requisitos técnicos y reglamentarios de nuestros productos
- Respeto y protección de los derechos humanos
- Cumplimiento de la normativa de protección de datos y seguridad de la información
- Prevención del lavado de dinero y financiamiento del terrorismo
- Cumplimiento de la legislación sobre sanciones y control de exportaciones
- Cumplimiento de regulaciones para el transporte de materiales peligrosos
- Cumplimiento de obligaciones fiscales y aduaneras
- Cumplimiento de los recursos humanos y estándares laborales y sociales adecuados
- Cumplimiento de requerimientos legales relacionados con la inteligencia artificial (IA).

Evaluamos periódica y sistemáticamente a las compañías controladas del Grupo y nuestros departamentos centrales con el fin de minimizar los riesgos de incumplimiento. La información necesaria para ello se recoge de las unidades afectadas si no está disponible de forma centralizada. Los perfiles creados forman la base de nuestra gestión de riesgos de cumplimiento. Nos ayudan a implementar medidas específicas de reducción de riesgos en las respectivas unidades.

Como parte del ciclo de gestión de riesgos de 2025, se realizó un análisis en todas las unidades y campos de cumplimiento seleccionados. También se actualizaron los perfiles existentes del ciclo 2024. Los perfiles se basan en cuestionarios de evaluación de riesgos, las respuestas obtenidas e indicadores del entorno de riesgo respectivo de cada unidad. Con base en este perfil, se asignan medidas específicas de mitigación de riesgos para cada área de cumplimiento y se determina una calificación de riesgo individual. El seguimiento de las acciones asignadas y su implementación se realiza en las unidades, generándose una declaración sobre la efectividad de dichas acciones para cada una. Posteriormente, el resultado se reportó a los respectivos directivos de las empresas o unidades centrales. Este enfoque de gestión de riesgos sirve como marco para todos los campos de cumplimiento en los que se enfoca nuestra organización central de cumplimiento normativo.

Sistemas de control interno

El objetivo de nuestro sistema de control interno (ICS) es garantizar la idoneidad y eficacia de los informes relacionados con la contabilidad. Información detallada sobre el ICS se puede encontrar en el capítulo E Sistema de gestión de riesgos y oportunidades y E Declaración sobre Gobierno Corporativo.

La evaluación de riesgos de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo identificó el riesgo general de que se reportaran datos no financieros incorrectos, incompletos, inexactos o incomprensibles. Por este motivo, no se realizó un mapeo y evaluación de riesgos integral para las declaraciones no financieras. El riesgo identificado se mitiga gracias a nuestro proceso de información ya implementado y a nuestros muchos años de experiencia en informes integrados.

Sobre la base de esta experiencia, en 2024 se amplió el proceso de recopilación y aprobación de datos para la Declaración de Sustentabilidad del Grupo para los puntos de datos ESRS y estos se definieron y determinaron en estrecha coordinación con expertos internos, auditores y consultores externos.

Nuestro sistema de control financiero existente ya cubre aspectos de sustentabilidad, como el cumplimiento de Recursos Humanos y la comunicación en todo el Grupo del Código de Conducta. Además, ya se han implementado controles relacionados con la taxonomía de la UE, en particular para la identificación y cálculo de los gastos de capital y operativos (CapEx y OpEx) relacionados con actividades relacionadas con la sustentabilidad.

En 2024, desarrollamos un concepto para nuestro ICS no financiero, que es consistente con el ICS financiero. La integración de los requisitos de CSRD en nuestro marco de control crea una base estable para controles de gestión integrales en el área de declaraciones no financieras y contribuye así a minimizar los riesgos en áreas no financieras.

Como parte del análisis de doble materialidad, determinamos el alcance del control para los puntos de datos clave para nuestros informes no financieros. Sobre esta base, introdujimos nuevos controles de gestión central que incluyen tanto puntos de datos cuantitativos clave como indicadores de control cuantitativos. Además, se inició la implementación de controles específicos a nivel de gestión para validar el proceso de control operativo y aumentar aún más la seguridad de los datos, así como la calidad de los informes. Áreas funcionales como Recursos Humanos, Gestión Ambiental, Desarrollo y Adquisiciones son responsables de implementar los controles para los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados. Adicionalmente, en 2025, los resultados del ICS no financiero se informarán periódicamente a los comités de gobierno pertinentes, incluido el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, de acuerdo con el ICS financiero.

B. 31

Código de Conducta de Daimler Truck

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Nuestro Código de Conducta regula los principios esenciales de actuación dentro del Daimler Truck Group. Abarca, entre otros, los siguientes temas: respeto a los derechos humanos, cumplimiento de las leyes y reglamentos internos, comportamiento adecuado dentro del Daimler Truck Group y hacia autoridades, funcionarios, socios comerciales y clientes, manejo de conflictos de intereses, prohibición de la corrupción en cualquier forma, protección de los activos de la empresa, cumplimiento de nuestra responsabilidad social y corporativa, manejo de datos.
Objetivos generales	El Código de Conducta de Daimler Truck define las reglas que son aplicables para todos nosotros y los principios bajo los que trabajamos.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	El Código de Conducta de Daimler Truck es la columna vertebral de nuestra cultura corporativa y ayuda a promover prácticas comerciales éticas dentro del Grupo.
Proceso de monitoreo	El cumplimiento con nuestro código de conducta se monitorea dentro del marco de los procesos estándar, específicamente por la administración y, entre otros, los departamentos de Cumplimiento y Auditoría Corporativa.
Alcance	Esta política es aplicable a los empleados miembros de los órganos ejecutivos de Daimler Truck Holding AG, y todas las compañías controladas del Grupo. También esperamos que nuestros socios comerciales estén familiarizados con, y que observen esta política.
Nivel responsable de la organización	El departamento de Cumplimiento es dirigido por el *Chief Legal and Compliance Officer* e informa directamente al Presidente y CEO.
Referencia a estándares e iniciativas de terceros	Respetamos los derechos humanos reconocidos internacionalmente y basamos nuestras acciones en los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos, por lo tanto damos particular importancia a los derechos que se establecen en la Declaración de Derechos Humanos de la ONU, las normas laborales principales de la Organización Internacional del Trabajo.
Consideración a intereses de partes interesadas	Trabajamos con todos los empleados, representantes de empleados (Compañía) y sindicatos de forma respetuosa y fiable. Pretendemos lograr un equilibrio justo entre los intereses económicos de la Compañía y los intereses de los empleados.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	El Código de Conducta está públicamente disponible en el sitio de internet w www.daimlertruck.com/en/company/compliance/daimler-truck-code-of-conduct y está disponible para todos los empleados en cualquier momento a través de la plataforma central.

B. 32

Política Maestra de Cumplimiento

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Esta política rige la implementación de los requisitos y regulaciones legales y reglamentarias aplicables dentro de Daimler Truck Holding AG y sus empresas controladas directa o indirectamente.
Objetivos generales	El objetivo es prevenir o minimizar los riesgos de incumplimiento y de reputación, así como los daños a Daimler Truck y sus empleados.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	La CMS proporciona un marco estructurado para promover un comportamiento conforme en todas las áreas de cumplimiento relevantes y minimizar los riesgos de cumplimiento.
Proceso de monitoreo	El departamento central de cumplimiento revisa los procesos y medidas para todos los campos de cumplimiento y elementos del programa definidos. Esta revisión evalúa la idoneidad, la implementación y la eficacia a través de un proceso anual de seguimiento del cumplimiento. Auditoría Corporativa verifica de forma independiente y en función del riesgo los campos de cumplimiento y elementos del programa seleccionados, así como su implementación en las empresas del grupo controlado.
Alcance	Esta política se aplica en todo el mundo a todos los empleados y miembros de los órganos directivos de Daimler Truck Holding AG y todas las compañías controladas del Grupo.
Nivel responsable de la organización	El departamento de Cumplimiento es dirigido por el *Chief Legal and Compliance Officer* e informa directamente al Presidente y CEO.
Referencia a estándares e iniciativas de terceros	El diseño del CMS se basa en el estándar de auditoría reconocido IDW PS 980, que se complementa en detalle con otros estándares internacionales reconocidos como ISO 37301 y mejores prácticas.
Consideración a intereses de partes interesadas	Al redactar la política se tuvieron en cuenta los intereses de los empleados, clientes, socios comerciales e inversionistas.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma central de políticas.

Análisis de doble materialidad

El análisis de doble materialidad es una herramienta fundamental para respaldar nuestras decisiones estratégicas y nos ayuda a identificar temas clave de sustentabilidad para nuestros informes. Como parte de este análisis, evaluamos tanto nuestro impacto en ESG como su efecto en nuestro desarrollo, desempeño y posición corporativos. El análisis de doble materialidad nos ayuda a integrar la sustentabilidad más profundamente en nuestra estrategia y anclar los impactos, riesgos y oportunidades de nuestras actividades comerciales en nuestra filosofía corporativa y acciones diarias.

Proceso y metodología

Nuestro análisis de doble materialidad se basa en la versión alemana modificada del Reglamento (UE) 2024/90457. Una revisión realizada en el año de informe 2025 reveló que no es necesario ajustar los resultados ni los temas prioritarios. El análisis se llevó a cabo en cinco fases:

Fase 1 – Situación inicial
La primera fase consistió en identificar los desafíos y los temas de sustentabilidad (potencialmente) relevantes para nuestro Grupo. Esto se realizó utilizando documentos internos y externos como el Informe Anual, estándares ESG internacionales, regulaciones, calificaciones ESG, informes de los medios e información de los competidores. Se recopiló toda la información y se asignó a categorías temáticas.

Fase 2 – Mapeo de la cadena de valor
Como parte importante del análisis, involucramos a expertos internos tanto del segmento como de las funciones del grupo para garantizar la perspectiva más completa posible. También integramos a actores externos en el proceso. En total, se identificaron nueve partes interesadas internas y externas: clientes, empleados, proveedores, inversores, redes e iniciativas, ciencia, asociaciones, así como el Comité de Vigilancia y el comité de empresa. Desarrollamos una visión general de nuestra cadena de valor y categorizamos las actividades en la cadena de valor ascendente y descendente, así como nuestras propias actividades comerciales. Los temas relevantes de sustentabilidad fueron asignados a nuestra cadena de valor.

Fase 3 – Participación de nuestras partes interesadas
Priorizamos los impactos, riesgos y oportunidades materiales y consultamos a partes interesadas internas y externas. A través de entrevistas y encuesta compartieron sus perspectivas sobre la respectiva evaluación de impactos y materialidad financiera. También se consideró la materialidad en relación con nuestra cadena de valor y horizonte temporal.

Fase 4 – Evaluación y priorización de temas
Se evaluaron y clasificaron los impactos, riesgos y oportunidades materiales (potenciales) resultantes de las encuestas. Pestos impactos, riesgos y oportunidades fueron evaluados por partes interesadas internas con un conocimiento particular del contexto organizacional y regional de nuestras actividades en todo el Grupo. Hemos establecido un proceso de múltiples etapas para evaluar los impactos positivos y negativos, los riesgos y las oportunidades.

- **Impactos**: Al evaluar la gravedad de los impactos positivos y negativos tomamos en cuenta la extensión y el alcance. En el caso de los impactos negativos consideramos adicionalmente la irreversibilidad de los mismos. En el caso de impactos potenciales, también consideramos la probabilidad de ocurrencia. Se utilizó el mayor de los factores evaluados para determinar la gravedad de cada impacto.
- **Riesgos y oportunidades:** Para la evaluación consideramos el alcance potencial de los efectos financieros y la probabilidad de ocurrencia. Como parte de la evaluación cualitativa de los riesgos y oportunidades, consideramos en qué medida estos podrían derivarse de los impactos identificados. Para la evaluación financiera de los riesgos y oportunidades, aplicamos criterios cualitativos uniformes en una escala del 1 al 5.
- En los casos donde los riesgos no pudieron cuantificarse de manera confiable, utilizamos una evaluación cualitativa; los riesgos que ya eran cuantificables se evaluaron mediante las valoraciones existentes basadas en una métrica financiera de referencia (por ejemplo, el EBIT), y se definió un umbral de materialidad. Los riesgos y oportunidades que no pudieron cuantificarse al momento del análisis, incluyendo los riesgos reputacionales, se evaluaron mediante una escala cualitativa. Por principio, evaluamos el riesgo bruto; no obstante, se tomaron en cuenta las acciones implementadas de forma permanente
-

Escalas cualitativas del 1 al 5 sirvieron como base para la evaluación. El valor más alto entre los factores evaluados se utilizó para determinar la severidad del impacto. Como parte de la evaluación cualitativa de los riesgos y oportunidades, también consideramos en qué medida éstos pueden derivarse de los impactos identificados. No se realizó una evaluación financiera de los riesgos y oportunidades. Para priorizar los impactos, riesgos y oportunidades, los valores determinados de severidad o extensión se multiplicaron por la probabilidad de ocurrencia. Los resultados con una puntuación de 15 o más se definieron como “materiales” para Daimler Truck.

Fase 5 - Validación
Se discutieron y validaron de forma intensiva los resultados con los gerentes de los departamentos de Protección Ambiental, Legal y Cumplimiento, Recursos Humanos, Adquisiciones, Desarrollo y Estrategia. Para la primera presentación de informes según la versión final alemana del ESRS, tomamos en cuenta información adicional del Grupo Asesor Europeo de Información Financiera (EFRAG) y de las asociaciones en el año del informe y la adaptamos en consecuencia.

El tema de gestión de IRO (impactos, riesgos y oportunidades) está implícito en el departamento de Gestión de Sustentabilidad del Grupo, en estrecha colaboración con Gestión del Grupo.

Resultados del análisis de materialidad

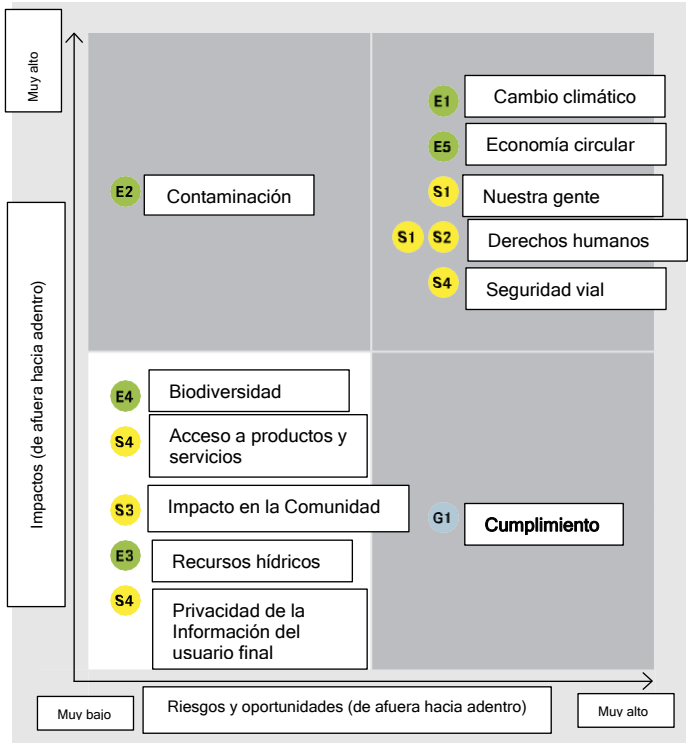
El análisis de doble materialidad confirmó los temas centrales de nuestra estrategia de sustentabilidad e identificó siete áreas de acción como materiales. Los temas de cambio climático, economía circular, nuestro equipo, derechos humanos y seguridad vial se evalúan como materiales tanto desde la perspectiva de impacto como de riesgos y oportunidades. Los temas de contaminación y cumplimiento también se identifican como materiales. Estos resultados se presentan en la matriz de materialidad. B. 33.

Con base en las áreas clave de acción, hemos asignado los estándares ESRS relevantes con los temas y subtemas allí definidos a los impactos, riesgos y oportunidades materiales. Esto determinó qué puntos de datos deben informarse según el ESRS. Todos los impactos, riesgos y oportunidades materiales quedan cubiertos por los requisitos de divulgación correspondientes del estándar ESRS. En algunos casos se ha añadido a nuestros campos de acción información específica de la entidad.

El impacto ambiental y los riesgos que hemos identificado en los estándares ESRS específicos del tema E1, E2 y E5 están estrechamente vinculados con nuestros esfuerzos estratégicos para descarbonizar el transporte. Impulsamos este objetivo, entre otras cosas, a través de nuestra cartera de productos de vehículos libres de CO_2e. Por ejemplo, existe un posible riesgo de que la lenta expansión de la infraestructura de vehículos libres de CO_2e pueda obstaculizar el progreso en las ventas de unidades de estos vehículos. Esta transformación no solo impacta nuestros objetivos medioambientales sino que también tiene implicaciones de largo alcance. El cambio a nuevas tecnologías y procesos requiere un desarrollo enfocado de nuestra estrategia de liderazgo y talentos. Queremos impulsar una cultura corporativa orientada en el desempeño. Con este fin, confiamos en el principio de “Más Simple. Más Rápido. Más Fuerte” como la base de nuestra visión estratégica.

B. 33

La matriz de materialidad de Daimler



Como parte de esta transformación, nuestros empleados y la sociedad también son un enfoque clave. Los impactos, riesgos y oportunidades identificados en las normas específicas ESRS S1, S2 y S4 ilustran la estrecha relación entre los temas ambientales y sociales. Para nosotros es fundamental actuar éticamente en todo el Grupo y, a través de estructuras sólidas de gobierno y cumplimiento –como lo estipula la norma ESRS G1–, fomentar una cultura de integridad también con nuestros socios comerciales.

Desarrollamos continuamente nuestro modelo de negocio para satisfacer las demandas de la transformación hacia tecnologías de propulsión alternativas. El Consejo de Administración aborda los impactos, riesgos y oportunidades materiales involucrados. En su función como CSB, también evalúa la resiliencia de nuestro modelo de negocio tomando en cuenta estos factores. Aunque en el año de informe 2025 no se realizó un análisis de resiliencia formal, como parte del desarrollo de nuestros cinco pilares estratégicos, llevamos a cabo análisis integrales de estrategia para evaluar sistemáticamente y fortalecer específicamente la resiliencia de nuestro modelo de negocio ante desafíos externos e internos. Estos análisis incluyeron la identificación y evaluación de riesgos y oportunidades materiales a lo largo de nuestra cadena de valor, desde los costos de materiales hasta las ventas y el servicio posventa. Logramos derivar acciones específicas dentro de los cinco pilares estratégicos para aumentar la flexibilidad de nuestras redes de producción y promover aún más la innovación dentro de la Compañía. Además, se utilizaron análisis de escenarios para identificar de manera temprana los impactos de crisis potenciales – por ejemplo, en el área de la estrategia de ZEV, el negocio de servicio posventa o los efectos del programa de eficiencia "Cost Down Europe"– y desarrollar los planes de contingencia correspondientes.

En el año de informe, los riesgos y oportunidades materiales identificados no tuvieron efecto en nuestra posición financiera, desempeño financiero ni flujo de efectivo. Además, no se identificaron riesgos ni oportunidades materiales que representen un riesgo significativo de ajuste material dentro de los estados financieros de 2026 para los valores en libros de los activos y pasivos reportados en dichos estados.

Riesgos, En la Tabla B. 34, al final de este capítulo, se presenta un resumen de los impactos, riesgos y oportunidades significativos identificados. Se puede encontrar información detallada en las tablas respectivas al inicio de los capítulos Medio Ambiente, Social y Gobierno.

Informes de temas específicos

Análisis de riesgos climáticos

Durante el año de informe, iniciamos un análisis más profundo de riesgos climáticos. Esto implicó la identificación sistemática y la evaluación cualitativa tanto de los riesgos físicos como de los de transición. Los riesgos físicos incluyen peligros derivados de eventos climáticos extremos y cambios en los patrones del clima, que pueden afectar a nuestra Compañía tanto a corto como a largo plazo. Al mismo tiempo, los primeros efectos de las condiciones climáticas cambiantes ya son evidentes. En todo el Grupo, nuestros centros operativos y proveedores se enfrentan a riesgos físicos por olas de calor, cambios de temperatura, sequías, lluvias intensas e inundaciones, variaciones en las condiciones del viento, tormentas y otros desastres naturales. Esto puede provocar, por ejemplo, daños físicos, interrupciones en la producción y fallas en la cadena de suministro. Los riesgos de transición surgen de la adaptación a los cambios, desarrollos e incertidumbres relacionados con el clima. Estos incluyen, en particular, cambios regulatorios y de mercado, desarrollos tecnológicos y riesgos reputacionales, que pueden impactar a nuestra Compañía tanto en la fase de uso del producto como en la de producción. El análisis abarca nuestras propias plantas, nuestros proveedores clave y ubicaciones centrales en la cadena de valor descendiente. Se consideraron horizontes temporales a corto, mediano y largo plazo (2030, 2040, 2050) para evaluar la evolución en el tiempo. Los horizontes definidos son consistentes con las prácticas actuales del mercado para la evaluación de riesgos climáticos y cubren, por lo general, nuestros horizontes de planeación. El análisis de escenarios para riesgos físicos, basado en tres fuentes de información[1], cubrió las tres trayectorias de temperatura:

- **Calentamiento Bajo (SSP1 - 2.6):** Representa un escenario de mayor sustentabilidad en el que las emisiones globales se reducen drásticamente, pero el cero neto no se alcanza sino hasta después de 2050.
- **Calentamiento Medio (SSP2 - 4.5 / SSP3 - 7.0):** Representa un escenario en el que las emisiones se mantienen en los niveles actuales antes de comenzar a disminuir a mediados de siglo, pero no alcanzan el cero neto para el año 2100.
- **Calentamiento Alto (SSP5 - 8.5):** Representa un futuro basado en el uso continuo o incremental de combustibles fósiles y la ausencia de expansión en las políticas climáticas.

[1] Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), World Bank, World Resources Institute Aqueduct 2023.

Para los riesgos de transición, se utilizaron las siguientes trayectorias de temperatura basadas en la Red de Bancos Centrales y Supervisores para la Ambientalización del Sistema Financiero (NGFS, por sus siglas en inglés:

- **Calentamiento Bajo (Cero Neto 2050 - 1.4 °C):** En este escenario, el calentamiento global se limita a 1.5 °C mediante políticas climáticas estrictas, reducciones de CO_2 hacia el cero neto e innovaciones.
- **Calentamiento Medio (Transición Demorada - 1.7 °C)**: En este escenario, los países continúan implementando sus políticas actuales hasta 2030, año tras el cual las emisiones anuales comienzan a disminuir. El cambio en 2030 es disruptivo, ya que no se anticipa con antelación.
- **Calentamiento Alto (Medidas Actuales - 3 °C)**: En este escenario, solo se mantienen las acciones implementadas actualmente, sin ningún incremento en las ambiciones.

Las amenazas climáticas significativas que generan riesgos físicos se registran por región y por tipo de ubicación, incluyendo oficinas e instalaciones de producción. Para el análisis se utilizaron coordenadas geográficas específicas de cada sitio. Como parte de un enfoque conservador, realizamos un análisis profundo del escenario de Calentamiento Alto. Según el estado actual del análisis, se identificaron riesgos climáticos físicos como olas de calor, estrés hídrico, incendios forestales, tormentas e inundaciones en el horizonte temporal de mediano plazo.
Bajo este mismo enfoque conservador, también se llevó a cabo un análisis detallado del escenario de calentamiento bajo en cuanto a los riesgos de transición. Con base en el estado actual del análisis, se han identificado las tecnologías bajas en carbono y la volatilidad de los precios de la energía a mediano plazo. Los resultados se tomarán en cuenta en la siguiente etapa de la gestión de IRO, primero para evaluar la materialidad de los riesgos identificados y, posteriormente, para derivar las acciones adecuadas. Los escenarios climáticos utilizados son compatibles con los supuestos subyacentes del capítulo Nota 1. Información general y políticas contables significativas, ya que consideran las mismas condiciones marco.

Análisis adicionales

Evaluamos las emisiones y los impactos ambientales de diversas actividades a lo largo de toda la cadena de valor, incluyendo la producción, el transporte, el uso y el mantenimiento de nuestros vehículos. Esto implicó considerar los datos existentes sobre **emisiones al aire y al agua** a nivel de planta, así como el consumo de agua en nuestras instalaciones. Para evaluar los riesgos y oportunidades asociados con el agua y los recursos marinos, utilizamos el *WWF Water Risk Filter*.

Para la evaluación de la **biodiversidad y los ecosistemas**, incluimos nuestras propias plantas, la extracción de materias primas y la fase de uso de nuestros productos. Como parte de nuestra investigación, no identificamos ninguna ubicación cercana a áreas con biodiversidad que requiera protección. Además, realizamos consultas con las partes interesadas para considerar sus perspectivas sobre los impactos ambientales, riesgos y oportunidades significativos para Daimler Truck. Con base en los datos recopilados y las consultas, no se identificaron impactos, riesgos ni oportunidades significativos relacionados con el agua, los recursos marinos, la biodiversidad o los ecosistemas. Por lo tanto, no se requieren revelaciones adicionales bajo las normas ESRS.

Nuestro análisis sobre el **uso de recursos y economía circular** se centró principalmente en nuestras propias actividades comerciales, incluyendo el servicio de refacciones, los servicios de reparación y la remanufactura de vehículos. Junto con nuestro departamento central de Adquisiciones, analizamos los materiales utilizados en la producción de vehículos a lo largo de la cadena de valor. También evaluamos los datos sobre los flujos de residuos de nuestras plantas, lo que proporcionó información sobre la generación de desechos y el reciclaje, respaldando así la evaluación de la eficiencia de recursos.

Para evaluar el **gobierno corporativo**, realizamos y analizamos entrevistas con las partes interesadas pertinentes y consideramos los requisitos legales aplicables. Un elemento clave de este proceso fue el análisis de riesgos de cumplimiento de nuestras empresas controladas del Grupo y departamentos centrales, el cual incluyó factores como el país, la actividad comercial y divisional, el sector y la estructura

.

B. 34

Impactos, riesgos y oportunidades materiales	Categoría
E1 Protección del clima y adaptación al cambio climático	
Ofrecemos productos y servicios innovadores en el área de tecnologías de propulsión alternativas	Impacto Positivo
Las emisiones de CO_2e (Alcance 1, 2 y 3) contribuyen al calentamiento global	Impacto Negativo
Las prácticas de eficiencia energética y la generación propia de energía renovable pueden generar reducciones de costos	Oportunidad
Los riesgos físicos pueden causar paros de producción e interrupciones en la cadena de suministro (PHY)	Riesgo
Las regulaciones actuales y nuevas pueden generar mayores costos operativos y problemas de responsabilidad legal (TRA)	Riesgo
Las tecnologías disruptivas pueden generar riesgos en el desarrollo de productos e incrementar los costos de investigación y desarrollo (I+D) (TRA)	Riesgo
El lento desarrollo de la infraestructura para tecnologías de propulsión alternativas puede limitar las ventas de estas unidades (TRA)	Riesgo
E2 Prevención de contaminación ambiental	
Las emisiones atmosféricas causadas por nuestros vehículos pueden dañar el medio ambiente y afectar la salud humana	Impacto Negativo
E5 Eficiencia de recursos y economía circular	
Considerar la eficiencia de recursos en el desarrollo y diseño de vehículos promueve la prevención y reducción de residuos	Impacto Positivo
La producción de vehículos conlleva un alto consumo de materias primas como hierro, acero, aluminio y otros materiales	Impacto Negativo
El incumplimiento de las regulaciones y requisitos de economía circular puede generar riesgos para nuestra empresa	Riesgo
S1 Nuestra gente	
Nuestras actividades comerciales generan empleos en 30 países	Impacto Positivo
Los cambios tecnológicos generan nuevas exigencias para nuestros colaboradores y pueden aumentar el estrés laboral	Impacto Negativo
Una gestión inadecuada de la seguridad y salud en el trabajo puede provocar afectaciones a la salud	Impacto Negativo
Una cultura corporativa atractiva puede atraer talento	Oportunidad
La diversidad en el entorno laboral puede fomentar la creatividad y el desempeño	Oportunidad
Ignorar los derechos humanos puede generar riesgos financieros y reputacionales significativos	Riesgo
Las nuevas habilidades requeridas pueden generar desafíos en la adquisición de talento y la capacitación de los empleados	Riesgo
El trato desigual en las relaciones laborales puede generar riesgos financieros y reputacionales	Riesgo
S2 Derechos humanos en la cadena de valor	
Las actividades de adquisición pueden generar impactos negativos en los derechos humanos	Impacto Negativo
El aumento de los riesgos sociales debido a la complejidad de las cadenas de suministro de materiales críticos puede generar riesgos reputacionales y financieros	Riesgo
S4 Seguridad vial	
Los sistemas de asistencia al conductor pueden contribuir a una mayor seguridad vial y a la protección de los usuarios de la vía	Impacto Positivo
El enfoque en la seguridad durante el desarrollo de vehículos puede reducir los accidentes y sus consecuencias	Impacto Positivo
Los accidentes causados por el uso de nuestros vehículos pueden dañar a los usuarios de la vía	Impacto Negativo
Aumentar la calidad del producto puede fortalecer nuestra posición en el mercado	Oportunidad
G1 Cultura corporativa responsable	
La cooperación con socios comerciales seleccionados promueve prácticas sostenibles	Impacto Positivo
Las prácticas comerciales éticas pueden tener un impacto positivo en la percepción pública de nuestra Compañía	Oportunidad
Proteger a los denunciantes genera confianza en el lugar de trabajo y puede mejorar la reputación de nuestra Compañía	Oportunidad
La corrupción, el soborno y el fraude pueden generar riesgos financieros y reputacionales	Riesgo



Medio Ambiente

Protección del clima y adaptación al cambio climático (ESRS E1)

El cambio climático es uno de los mayores desafíos de nuestro tiempo y requiere acciones decisivas. Como fabricante global de camiones y autobuses, queremos utilizar soluciones sustentables e innovaciones técnicas para hacer que el transporte localmente esté libre de CO2e y desarrollar estrategias para contrarrestar los efectos del cambio climático. Contribuimos a ello no sólo con vehículos eléctricos o de hidrógeno, sino también en forma de diversos servicios y nuevas soluciones digitales. Perseguimos este objetivo en todas las áreas de nuestra cadena de valor. En relación con nuestra propia producción, hemos establecido la iniciativa "*Green Production 2030*", cuyo objetivo es, entre otros, reducir las emisiones de CO_{2e}, incrementar el uso de energías renovables y mejorar la eficiencia energética.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

La siguiente tabla B. 35 proporciona una visión general sistemática de estos impactos, riesgos y oportunidades, diferenciados según su influencia en nuestras propias actividades comerciales y a lo largo de la cadena de valor. Los impactos, riesgos y oportunidades presentados cubren influencias físicas, de transición y regulatorias, así como desarrollos tecnológicos que afectan directamente nuestro negocio.

B. 35

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la protección del clima y la adaptación al cambio climático

Categoría	Título	Descripción
Impacto Positivo ○○● ■■■	**Ofrecemos productos y servicios innovadores que reducen el impacto ambiental (TRA) (L)**	Nuestros productos innovadores, como los vehículos eléctricos de batería y de hidrógeno, reducen el impacto ambiental. Esto se consigue, por ejemplo, mediante menores emisiones de gases de efecto invernadero durante la producción y el uso, así como mediante el uso de materiales alternativos.
Impacto Negativo ●●● ■■■	**Las emisiones de CO_2e (alcances 1, 2 y 3) contribuyen al calentamiento global (PHY) (L)**	Nuestras emisiones directas e indirectas de gases de efecto invernadero contribuyen al aumento de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera. Esto conduce a cambios agudos y crónicos en los patrones climáticos, como olas de calor, cambios de temperatura, sequías, fuertes lluvias, inundaciones y aumento de la temperatura media.
Oportunidad ○●○	**Las prácticas de eficiencia energética y la generación propia de energía renovable pueden conducir a reducciones de costos (TRA)**	La implementación de medidas de eficiencia energética puede reducir costos a corto plazo. Además, la adquisición de energía renovable y la gestión sostenible de los recursos pueden generar ahorros de costos a largo plazo y aumentar la resiliencia a las fluctuaciones de los precios de la energía.
Riesgos ●●●	**Los riesgos físicos pueden provocar tiempos de inactividad en la producción e interrupciones en la cadena de suministro (PHY)**	Los riesgos climáticos agudos, como lluvias extremas, olas de calor, sequías, tormentas e incendios forestales, así como los riesgos crónicos debidos a los cambios en las precipitaciones, pueden provocar perturbaciones en la cadena de valor, el suministro de energía, fluctuaciones de precios y escasez de recursos, lo que en última instancia puede conducir a pérdidas de producción.
	Las regulaciones actuales y nuevas pueden generar mayores costos operativos y problemas de responsabilidad (TRA)	Las medidas regulatorias pueden generar riesgos transitorios importantes. Las regulaciones actuales y nuevas para reducir el consumo de la flota y las emisiones de CO2e de los vehículos nuevos pueden generar mayores costos operativos y problemas de responsabilidad. Los desafíos tecnológicos en el desarrollo de nuestros vehículos para cumplir con las nuevas regulaciones también pueden resultar en mayores costos operativos. El incumplimiento de las regulaciones puede dar lugar a sanciones financieras, daños a la reputación y costos de recuperación y remediación, lo que puede tener un impacto negativo en los resultados operativos, así como en la liquidez y los recursos de capital.
	Las tecnologías disruptivas pueden generar riesgos en el desarrollo de productos y aumentar los costos de investigación y desarrollo (I+D) (TRA)	El desarrollo de vehículos eléctricos a batería y basados en hidrógeno aumenta la complejidad de nuestra cartera de productos y precios y puede afectar la demanda de los clientes y las expectativas de nuestras partes interesadas. Como resultado, esto puede conducir a tiempos de desarrollo más largos y mayores costos de I+D.
	El lento desarrollo de la infraestructura para tecnologías de propulsión alternativas puede limitar las ventas unitarias de estos vehículos (TRA)	La infraestructura necesaria para los vehículos eléctricos y basados en baterías de hidrógeno (infraestructura de carga, red de estaciones de servicio para combustibles líquidos alternativos como el hidrógeno) se está desarrollando lentamente y depende de decisiones políticas. Esto puede limitar y retrasar la introducción y la demanda del mercado de vehículos con tecnologías de propulsión alternativas.

●○○ hacia arriba ○●○ operaciones propias ○○● hacia abajo ■ □ □ corto plazo ■ ■ □ mediano plazo ■ ■ ■ largo plazo

Nuestras políticas

En Daimler Truck se aplican diversas políticas con respecto a la protección material del clima y los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la adaptación al cambio climático:

- Política Maestra de Protección Ambiental **B. 36**
- Código de Conducta de Daimler Truck **B. 31**
- Estándares de Socios Comerciales de Daimler Truck **B. 89**
- Cláusulas Contractuales Obligatorias sobre Responsabilidad Social y Protección Ambiental **B. 90**
- Política de Sistema de Gestión de Cumplimiento de Productos **B. 83**

B. 36

Política Maestra de Protección Ambiental

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Para Daimler Truck, la protección del medio ambiente significa estar activo en las siguientes áreas: protección del clima, adaptación al cambio climático, conservación de recursos, eficiencia energética, prevención de la contaminación ambiental, gestión del agua, de los residuos, de la energía y de sustancias peligrosas. La contribución a la economía circular y a la biodiversidad también es importante para el Grupo. Esta política contiene las directrices medioambientales como expresión de la política medioambiental del Daimler Truck Group y constituye el marco para los sistemas de gestión medioambiental y energética: 1. Afrontamos de frente los retos futuros en el sector medioambiental 2. Desarrollamos productos respetuosos con el medio ambiente durante todo su ciclo de vida y contribuimos al transporte sustentable. 3. Reducimos continuamente el impacto ambiental de nuestras operaciones y nos esforzamos por lograr una producción limpia y respetuosa con el medio ambiente. 4. Ofrecemos a nuestros clientes un servicio integral e información sobre el ciclo de vida ambiental de nuestros productos. 5. Nuestro objetivo es ofrecer un desempeño ambiental ejemplar en todo el mundo. 6. Brindamos a nuestros empleados y grupos de interés información completa sobre nuestro desempeño ambiental y compromisos específicos. Para especificar esto más a fondo, hemos implementado la política pericial subordinada en materia de protección climática. Esta contiene no solo los objetivos de descarbonización relacionados con el clima y las palancas clave planificadas, sino también información sobre cómo Daimler Truck está respondiendo a los riesgos climáticos físicos y de transición para fortalecer su resiliencia ante el cambio climático.
Objetivos generales	El objetivo de la política a nivel Grupo es sentar las bases para la protección del medio ambiente y los principios de actuación de Daimler Truck Group. En este contexto, la protección del medio ambiente y la búsqueda de la neutralidad en las emisiones de gases de efecto invernadero son parte integral de la estrategia corporativa, que apunta a la creación de valor a largo plazo. El objetivo de permitir un transporte local libre de CO_2e en las carreteras incluye un manejo cuidadoso de los recursos naturales. Además, el objetivo de la guía técnica sobre protección climática es crear un marco de referencia que se centre en las acciones de protección climática e integre este concepto como parte esencial de los procesos de negocio principales.
Referencia a impactos, riesgos y oportunidades materiales	Nuestra Política Corporativa de Protección Ambiental contiene directrices sobre los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la protección del clima y la adaptación al cambio climático, como se describe en B. 35
Proceso de monitoreo	El cumplimiento de las políticas ambientales en los centros de producción se supervisa en el marco de nuestros sistemas de gestión medioambiental y energética existentes, incluidos ISO 14001/ISO 50001, EMAS y auditorías de riesgo ambiental.
Alcance	La política aplica a todos los empleados y miembros del órgano de administración de Daimler Truck Holding AG, así como a todas las compañías controladas del Grupo.
Nivel responsable de la organización	Nuestra política medioambiental, incluidas las directrices, deben ser aplicadas por todos los empleados de Daimler Truck Group y en todas las ubicaciones del Grupo. Los directivos de todos los niveles tienen una responsabilidad particular a este respecto.
Referencia a Estándares e Iniciativas de Terceros	Con base en las directrices medioambientales de toda la empresa, Daimler Truck exige a sus plantas de producción en todo el mundo que implementen sistemas de gestión certificados según ISO 14001 e ISO 50001. ISO significa Organización Internacional de Normalización, cuyas normas ayudan a las empresas a implementar prácticas uniformes y reconocidas en todo el mundo. Además, nuestras instalaciones en Alemania deben estar certificadas según EMAS.
Consideración a intereses de partes interesadas	En la política se tienen en cuenta los intereses de los empleados, clientes, proveedores, socios contractuales, asociaciones y autoridades del Grupo, iniciativas públicas, otras partes interesadas y el público.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	Todas las políticas del Grupo se publican en la base de plataforma central de políticas. Las directrices medioambientales también están disponibles en el sitio web público del Grupo.

Nuestras emisiones de CO_2e

Al reportar las emisiones, utilizamos el alcance de consolidación descrito en el capítulo Resumen General. Asimismo, las empresas sobre las cuales ejercemos control operativo fueron analizadas y clasificadas como no materiales.

Métricas

Nuestra intensidad de CO_2e basada en el mercado es de 6,560 t CO_2e/millón de € (2024: 7,191 t CO_2e/millón de €) y, basada en la ubicación, de 6,567 t CO_2e/millón de € (2024: 7,197 t CO_2e/millón de €). Para calcular la intensidad, utilizamos la partida de "ingresos totales" de los Estados Financieros Consolidados, así como el valor total de nuestras emisiones de CO_2e (tabla B. 37). Además, hemos calculado nuestras emisiones biogénicas de CO2e, las cuales no están incluidas en el Alcance 1, Alcance 2 ni Alcance 3. Las emisiones biogénicas en las categorías de Alcance 1 y Alcance 2 (diésel, gasolina, gas natural, electricidad y calefacción urbana) ascendieron a 11,985 t CO2e (2024: 8,847 t CO2e) en el año de informe.

Las emisiones biogénicas en el **Alcance 3** (provenientes del uso de los productos vendidos) ascendieron a **2,101,440 t CO2e** (2024: 2,561,018 t CO2e) en el año de informe.

Métodos de cálculo de CO_2e

Los cálculos y métodos utilizados para determinar nuestras emisiones se basan en las Normas Europeas de Información sobre Sustentabilidad (ESRS), tomando en cuenta los requisitos de los Estándares del Protocolo de GEI (GHG Protocol). Desde 2023, nuestras emisiones se reportan en equivalentes de CO_2 (CO_2e). Esto significa que, además de las emisiones de CO_2, también se toman en cuenta las emisiones de CH_4 (metano) y N_2O (óxido nitroso.

B. 37

Total emisiones CO_2e

						Hitos intermedios y años objetivo		
en 1,000 t CO_2e	2021 (año base)[1]	2025		2024		% 2025/2021	2030	%anual objetivo / año base
	Valores medidos (sitios productivos)	Valores medidos (sitios productivos[3])	Grupo Total[2]	Valores medidos (sitios productivos)	Grupo Total[2]	Valores medidos (sitios productivos)	Valores medidos (sitios productivos)	Reducción anual promedio
Emisiones totales de Alcance 1 y Alcance 2	**878**	**497**	**563**	568	630	**-43.4**	**509**	**-4.7**
Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Alcance 1								
Emisiones brutas de GEI de Alcance 1[3]		**342**	**383**	349	389			
Porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 1 procedentes de regímenes regulados de comercio de emisiones (en %)		**26.0**	**23.3**	26.0	23.4			
Emisiones de gases de efecto invernadero de Alcance 2								
Alcance 2, basado en la ubicación		**487**	**517**	514	536			
Alcance 2, basado en el mercado[4]		**155**	**180**	219	241			
Emisiones significativas de gases de efecto invernadero de Alcance 3								
Emisiones totales brutas significativas indirectas de GEI de Alcance 3			**323,402**		388,247			
Alcance 3.1 Bienes y servicios adquiridos			**17,445**		19,429			
Alcance 3.11 Uso de los productos vendidos			**305,957**		368,818			
Emisiones totales de GEI								
Emisiones totales de GEI (basadas en la ubicación)			**324,301**		389,172			
Emisiones totales de GEI (basadas en el mercado)			**323,965**		388,877			

1 Las métricas de nuestro año base se refieren únicamente a nuestros sitios de producción. No se realizaron extrapolaciones para el Grupo Total.
2 Los valores de las emisiones de GEI de Alcance 1 y 2 se componen de las emisiones de los sitios de producción y de las extrapolaciones de sitios no productivos con bajas emisiones. Estas emisiones extrapoladas se calcularon con base en el consumo energético extrapolado de dichos sitios. Para más detalles sobre nuestro consumo de energía, consulte la tabla B. 43.
3 Bajo el concepto de sitios de producción, incluimos todos los sitios de ensamble total (CBU), de ensamble de piezas desarmadas (CKD) y de remanufactura, así como sedes corporativas seleccionadas, pistas de prueba y sitios de I+D.

De este modo, documentamos las emisiones directas de CO_2e de las fuentes de emisión propiedad de la Compañía (Alcance 1), las emisiones indirectas derivadas de la generación de electricidad y calefacción urbana adquiridas (Alcance 2), así como otras emisiones indirectas fuera del Alcance 1 y Alcance 2 que surgen en la cadena de valor ascendente y descendente (Alcance 3).

Datos de cálculo para emisiones de Alcance 1 y Alcance 2

Calculamos nuestras emisiones directas de la combustión de combustibles, fueloil, gas natural, gas licuado de petróleo y carbón utilizando factores de emisión de CO_2e constantes del Departamento de Seguridad Energética y Cero Neto (DESNZ, Versión 2025) del gobierno británico. Calculamos las emisiones indirectas de la calefacción urbana y la energía generada externa en función del tiempo y la región. El balance de CO_2e se calcula utilizando el enfoque basado en el mercado. Para ello, recopilamos los factores de emisión de CO_2e de las tarifas eléctricas locales o de los proveedores de electricidad en nuestras ubicaciones en todo el mundo Cuando estos no estén disponibles, se seguirá utilizando el factor de emisión promedio actual de energía publicado por la Agencia Internacional de Energía (AIE, versión 2025) para el respectivo país.

Para EE. UU., en este contexto se utiliza la base de datos integrada de emisiones y recursos de generación (eGRID, versión 2025) de la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (US EPA). Además, se utilizan datos sobre los factores de emisión de CO_2e para la calefacción urbana de la base de datos GaBi (versión 2024). Los factores de emisión utilizados se basan en el Potencial de Calentamiento Global del AR5 o AR6 del IPCC. A efectos de comparación, también informaremos las emisiones de CO2e según el método basado en la ubicación, que solo incluye los factores de emisión específicos del país. En este contexto, se utilizaron los factores de emisión de la EIA (versión 2025) para determinar la participación de las fuentes renovables y nucleares en el suministro de electricidad. Desde 2025, también se han tomado en cuenta las emisiones de refrigerantes.

Datos de cálculo de las emisiones de Alcance 3

Nos centramos en las categorías de emisiones de Alcance 3 que se han identificado como materiales en función de su participación en las emisiones totales de Alcance 3 y el impacto de nuestra empresa en la reducción de emisiones. Las categorías de Alcance 3 las hemos identificado ya que cada material representa igual o más del 5% de las emisiones totales de Alcance 3. Por lo tanto, nos centramos en dos categorías de emisiones de Alcance 3 de las 15 categorías de emisiones en total. Se trata de las categorías 3.1 (bienes y servicios adquiridos) y 3.11 (utilización de productos vendidos). El alcance de la categoría 3.11 también incluye las emisiones de los vehículos suministrados en arrendamiento operativo a nuestros clientes. Juntas, estas dos cuentas representan más del 95% de nuestro inventario total de emisiones de Alcance 3. También registramos las emisiones de los arrendamientos dentro del Alcance 3. Puede encontrar más información sobre los cálculos en la Tabla B. 38.

B. 38

Categorías Alcance 3 y cálculo

Categoría Alcance 3	método de cálculo GHG	Hipótesis	Factores de emisión
3.1 Bienes y servicios adquiridos	Método de valor promedio para material de producción: Los datos de materias primas utilizados en los cálculos se extraen de una base de datos centralizada interna en toneladas métricas, y luego se multiplican por los factores de emisión pertinentes, seleccionados según la fuente de emisión y la región.	El origen del material de producción es la ubicación del proveedor.	Se utilizó una base de datos con licencia específica de la industria (*LCA for Experts*) como fuente para los factores de emisión de GEI de 2025, basados en el IPCC AR6. Los siete gases de efecto invernadero se toman en cuenta en el cálculo.
	Método basado en el gasto para servicios adquiridos y material no relacionado con la producción: Los datos utilizados en los cálculos se extraen de una base de datos centralizada interna en euros. Las compras se asignan y clasifican en familias y clases de contabilidad de GEI (Gases de Efecto Invernadero), lo que genera categorías de factores de emisión que se multiplican por los factores de emisión secundarios correspondientes.	El origen de los materiales y servicios es el sitio del proveedor.	Se utilizaron conjuntos de datos de Climatiq (Versión 2025), EPA (Versión 2025) y EXIOBASE (Versión 2021), cuyo cálculo de CO_2e se declara con base en el IPCC AR5 para tres emisiones: CO2, CH4 y N2O. No se incluyen HFC, PFC, SF6 ni NF3.
3.11 Uso de productos vendidos	Combustión interna: Los datos de emisiones son el resultado de multiplicar el número de vehículos por sus respectivas emisiones vehiculares. Los datos de emisiones de los vehículos se calculan multiplicando la vida útil (años) y el kilometraje (por clase de vehículo) por la eficiencia de combustible (l/100 km) y la intensidad de carbono "del pozo a la rueda" (*Well-to-Wheel*) (gCO2e/l de diésel).	Los vehículos se utilizan principalmente en la región donde fueron vendidos. En consecuencia, la mezcla eléctrica de la estación de carga en la región respectiva se utiliza como base para calcular las emisiones. Los vehículos producidos se venden dentro del mismo año; por lo tanto, el volumen de producción de 2025 se utiliza como un indicador representativo del número de vehículos vendidos.	Los factores de emisión de GEI, tanto para la producción como para el consumo de diésel, se obtienen de la base de datos con licencia específica de la industria (*LCA for Experts*) como fuente para los factores de emisión de 2025 basados en el IPCC AR6. Los siete gases de efecto invernadero se toman en cuenta en el cálculo.
	Eléctricos de batería: Los datos de emisiones son el resultado de multiplicar el número de vehículos por sus respectivas emisiones vehiculares. Los datos de emisiones de los vehículos se calculan multiplicando la vida útil (años) y el kilometraje (por clase de vehículo) por la eficiencia energética (kWh/km) y la intensidad de carbono "del pozo a la rueda" (gCO2e/kWh)	Los vehículos se utilizan principalmente en la región donde fueron vendidos. Por lo tanto, la mezcla de diésel de la estación de servicio en esa región se utiliza como base para calcular las emisiones. Los vehículos producidos se venden dentro del mismo año; por lo tanto, el volumen de producción de 2025 se utiliza como un indicador representativo del número de vehículos vendidos.	Los factores de emisión de GEI, tanto para la producción como para el consumo de diésel, se obtienen de la base de datos con licencia específica de la industria (*LCA for Experts*) como fuente para los factores de emisión de 2025 basados en el IPCC AR6. Los siete gases de efecto invernadero se toman en cuenta en el cálculo.

Estas se basan en estándares generales de la industria, valores promedio y fuentes de datos publicadas que no provienen directamente de nuestros proveedores o usuarios. Hasta el momento, no hemos integrado datos primarios que incluyan información específica y directa de proveedores o usuarios de vehículos (por ejemplo, impactos del ciclo de vida de los productos y servicios adquiridos, así como el consumo de energía y las emisiones durante el uso de nuestros vehículos). Aunque los datos secundarios nos permiten estimar nuestras emisiones, reconocemos que los datos primarios son necesarios para una medición más precisa y específica. Con el fin de aumentar la exactitud de nuestros cálculos de emisiones, pretendemos introducir gradualmente un proceso de recopilación de datos más preciso. Esto incluirá, entre otras acciones, la solicitud de información específica a los principales proveedores sobre las emisiones que ellos mismos hayan calculado.

Nuestros objetivo, acciones y métricas

A continuación, informamos sobre las áreas de cadena de suministro, producción y producto –donde resulte pertinente– bajo la estructura de objetivos, acciones y métricas.

Además de nuestro objetivo de minimizar las emisiones directas que podemos controlar (Alcance 1 y Alcance 2), también perseguimos la meta de reducir las emisiones de **Alcance 3**. Nos enfocamos particularmente en las emisiones que surgen del uso de nuestros vehículos por parte de los clientes. Por esta razón, la reestructuración de nuestro portafolio ya está en marcha. En el futuro, expandiremos gradualmente nuestra oferta de camiones y autobuses libres de CO2e localmente. En este contexto, Daimler Truck trabaja en la definición de metas claras y realistas para la reducción de las emisiones de Alcance 3.

Diversos factores de los cuales dependen las emisiones de Alcance 3 de nuestros vehículos juegan un papel fundamental en el desarrollo de estas metas estratégicas de descarbonización. Estos incluyen la disponibilidad suficiente de energía "verde" (electricidad verde e hidrógeno), la infraestructura necesaria de carga y suministro de combustible, así como los costos totales del vehículo para nuestros clientes durante toda su vida útil –y, por lo tanto, también la aceptación de estos vehículos por parte de los clientes.

Las condiciones dinámicas del mercado y las regulaciones legales también tienen una gran influencia en el éxito comercial de los vehículos libres de CO2e localmente. Estos factores están fuera de la esfera de influencia directa de nuestra Compañía y, por lo tanto, dificultan la previsión confiable de desarrollos futuros y el establecimiento de metas realistas.

Ya estamos implementando acciones concretas en las áreas de la cadena de suministro, producción y desarrollo de producto. En el año del informe, realizamos inversiones (CapEx) por € 507 millones (2024: € 725 millones) y gastos de operación para investigación y desarrollo (OpEx) por € 1,348 millones (2024: € 1,277) millones para proyectos relacionados con las medidas descritas para el desarrollo de productos, la cadena de suministro y la producción y que conduzcan a una reducción directa e indirecta de las emisiones de gases de efecto invernadero. Estos se reflejan en los siguientes rubros de los estados financieros:

- Costos de investigación y desarrollo
- Adiciones a activos tangibles
- Adiciones a activos intangibles

Partes de estas inversiones y gastos operativos están incluidas en las cifras clave de la taxonomía de la UE sobre inversiones (CapEx) y gastos operativos (OpEx). Además, estamos planificando más inversiones como parte del plan CapEx y gastos operativos como parte del plan OpEx de la taxonomía de la UE que están relacionados con las medidas descritas. Puede encontrarse más información sobre los datos de la taxonomía de la UE en el capítulo Taxonomía de la UE.

En la actualidad estamos desarrollando un Plan de Transición Climática (CTP) para Daimler Truck y esperamos adoptarlo en 2027.

Cadena de suministro

Para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con nuestra cadena de suministro, hemos llevado a cabo diversas acciones.

Acciones

Para generar transparencia sobre las **estrategias de descarbonización** y las metas de **reducción de CO_2e** de nuestros proveedores, utilizamos el cuestionario de CDP (anteriormente *Carbon Disclosure Project*). El cuestionario de cadena de suministro de CDP recopila datos sobre las emisiones y prácticas ambientales de los proveedores. En el año de informe, el 63.6% de nuestro volumen de compra de material de producción planeado para 2025 está cubierto por las evaluaciones de protección climática de CDP. La transparencia sobre los datos de emisiones de nuestros proveedores clave nos permite priorizar los esfuerzos de descarbonización. También utilizamos los datos del cuestionario para realizar un referente de nuestros proveedores frente a otras empresas de la industria y dar seguimiento a las mejoras año tras año. El programa busca incentivar a los proveedores a mejorar continuamente sus esfuerzos para reducir las emisiones de CO_2e.

Además de la fabricación de baterías, el principal motor de las emisiones de gases de efecto invernadero en la cadena de suministro es la producción de materias primas como acero, aluminio y plásticos. En este año de informe, avanzamos aún más en la **integración del tema de CO_2e en nuestros procesos de negocio**. Como primer paso, se ha finalizado el enfoque para la descarbonización de la cadena de suministro ascendente (Alcance 3.1). Aún se están desarrollando otros conceptos para los procesos de gestión.

Para fortalecer la **resiliencia de nuestra cadena de suministro** frente a riesgos físicos agudos, utilizamos una evaluación de sitios que actualmente cubre a cerca de 2,000 proveedores de material de producción. Los resultados sirven como base para definir cualquier medida de mitigación necesaria con los proveedores.

1 Los valores se revisan anualmente a principios de diciembre, por lo que se determinaron con fecha de corte al 01 de diciembre de 2025.
2 La tasa de cobertura se refiere a los proveedores que, según CDP, participaron en la encuesta a tiempo y que, por lo tanto, recibirán una calificación climática para 2025.

Para electrificar el **tráfico de entrega con material de producción**, desde septiembre de 2025 operan 15 estaciones de carga en la planta de Wörth. Además de la infraestructura de carga en las plantas, las plantas de tren motriz alemanas en Gaggenau, Kassel y Mannheim también están construyendo instalaciones de carga en sus centros logísticos externos para poder migrar el tráfico de entrada (inbound) y salida (outbound) a vehículos eléctricos. Actualmente, hay un total de 14 estaciones de carga rápida en funcionamiento en las ubicaciones de unidades de potencia. A principios del tercer trimestre de 2025, ya se utilizaban regularmente vehículos eléctricos de batería en aproximadamente el 30% de todas las rutas hacia la planta de Wörth, lo que significa que alrededor del 20% de todos los ingresos a dicha planta se realizaron con vehículos eléctricos de batería. En las cuatro ubicaciones, un total de 56 camiones eléctricos operaban diariamente en septiembre de 2025, de los cuales 32 eran eActros 300 y 24 eran eActros 600.

Para los sitios de producción en Europa, utilizamos una herramienta de cálculo para obtener **transparencia sobre las emisiones de CO_2e** basada en datos reales de transporte y, así, medir el efecto de las acciones de optimización o, por ejemplo, el uso de camiones eléctricos de batería. La lógica de cálculo fue certificada por el *Smart Freight Centre* en 2023 y cumple con el estándar del *Global Logistics Emissions Council* (GLEC). En 2024, implementamos esta herramienta a nivel global para registrar las emisiones de CO_2e de los transportes mundiales de manera estandarizada. Con el desarrollo del modelo de datos para las unidades organizativas de Daimler Truck North America, Daimler India Commercial Vehicles y Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, ahora contamos con un panorama casi completo del transporte de materiales de producción. En 2025, se cerraron las últimas brechas, al igual que con Mercedes-Benz do Brasil Ltda., se realizó la actualización anual de datos y se amplió la certificación GLEC para incluir los nuevos Alcances.

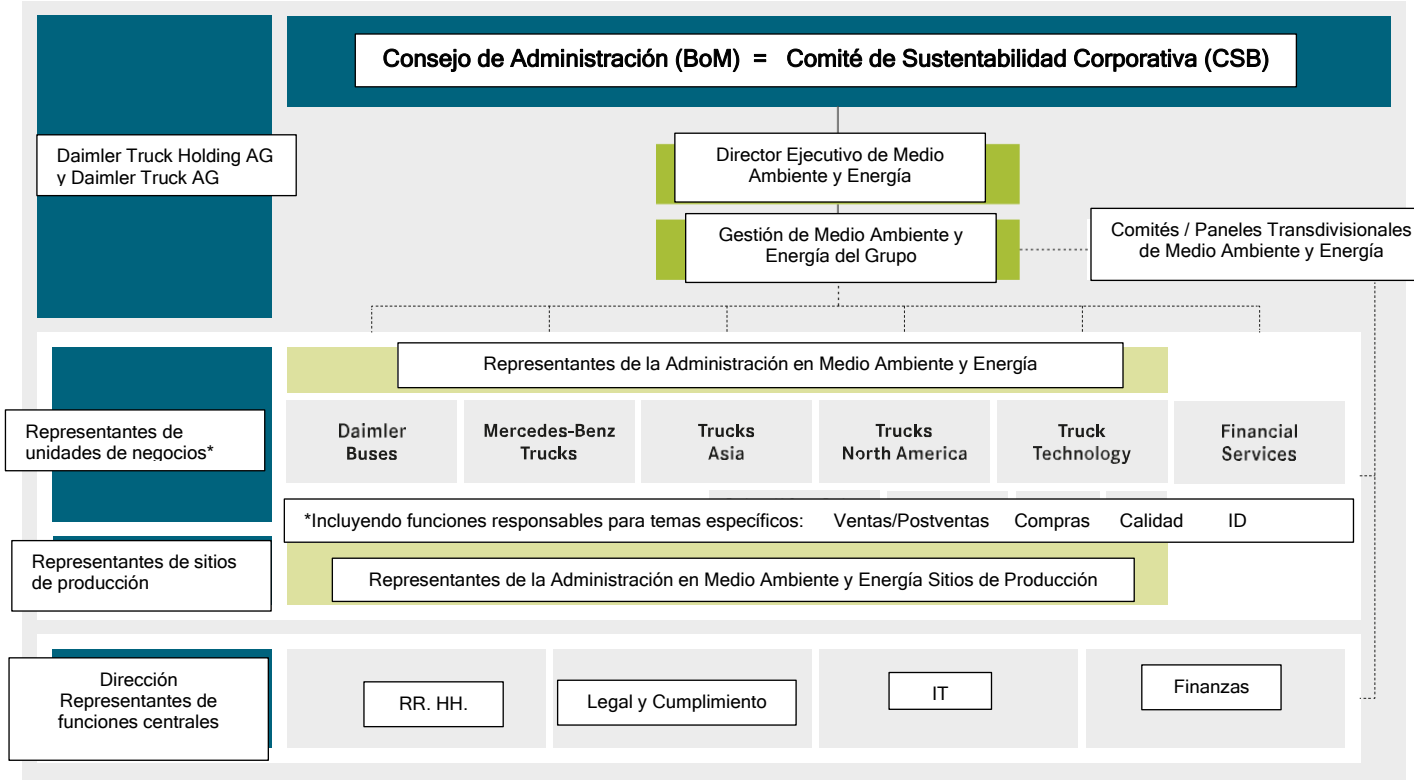
Producción

Durante el ejercicio del informe, emprendimos diversas acciones para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con nuestra producción.

Nuestro enfoque administrativo
En nuestros sitios de producción, implementamos sistemas de gestión ambiental de acuerdo con EMAS y/o ISO 14001, los cuales se validan o recertifican regularmente. Además, hemos estado trabajando con sistemas de gestión de energía ISO 50001 en los sitios de producción en Alemania, en los EE. UU. y algunas otras ubicaciones desde 2012. De acuerdo con los estándares mencionados, la gestión ambiental y energética están firmemente arraigadas en nuestra organización. Su eficacia es verificada por auditores externos como parte del proceso de (re)certificación o validación. En el año de informe, 40 de los sitios relevantes (sitios de producción, centros de desarrollo y pistas de prueba) con una participación ≥ 50% contaban con certificación en gestión ambiental, y 28 ubicaciones estaban certificadas en gestión energética.

1 El método de conteo de los sitios de producción puede variar ligeramente debido a un desglose distinto para las certificaciones ISO.

B. 39
Estructura de gobierno y responsabilidad



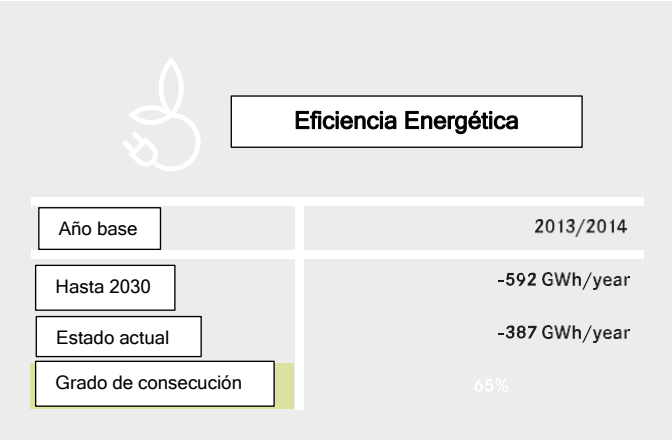
Esto cubre a cerca de 79,888 colaboradores en materia de gestión ambiental, lo que corresponde aproximadamente al 99.4% de la plantilla relevante, y a cerca de 74,310 colaboradores en relación con la gestión energética, lo que representa alrededor del 92.5% de la plantilla relevante.

Abordamos los **riesgos físicos** que hemos identificado en nuestros sitios de producción como parte de nuestro análisis de riesgos climáticos, y también los tomamos en cuenta en nuestros procesos de gestión ambiental conforme a la norma ISO 14001. Con base en esto, los sitios de producción definen acciones preventivas y reactivas, tales como precauciones de infraestructura, procedimientos organizativos para la gestión de incidentes, así como programas de capacitación y concientización para los colaboradores. Por ejemplo, para prepararnos ante eventos climáticos extremos, hemos creado mapas de lluvias intensas e inundaciones en sitios de producción alemanes seleccionados para identificar áreas en riesgo y contar con procedimientos de emergencia. Además, utilizamos información interna y externa sobre el clima y la situación de riesgo, mantenemos planes de emergencia y de reinicio de operaciones, y revisamos la efectividad de nuestras acciones como parte de la mejora continua. Este enfoque fortalece la resiliencia de nuestros sitios ante los riesgos climáticos físicos.

Objetivo

B. 40

Objetivo: Eficiencia de energía en nuestros sitios productivos



Nuestro objetivo es reducir el consumo de energía en nuestra producción para 2030 como parte de nuestra iniciativa "Green Production 2030". La meta de reducción se basa en un modelo que utiliza el consumo medio de energía de 2013/2014 (3,861 GWh) y los volúmenes de producción previstos. Para 2030, se espera que la suma de todos los efectos logre una reducción anual de 592 GWh. Para dar seguimiento al cumplimiento de la meta y al progreso, se implementó la base de datos Green Production, en la cual equipos de especialistas de nuestros sitios de producción en todo el mundo registran las acciones de eficiencia y reducción. Mediante esta base de datos, documentamos el avance de la implementación y monitoreamos el cumplimiento de nuestra meta a nivel Grupo. Esta reducción se calcula utilizando una lógica de nivel de llenado (*fill-level logic*), estableciendo el valor base en cero (0 GWh). No se toman en cuenta efectos contrarios al determinar las métricas.

Acciones

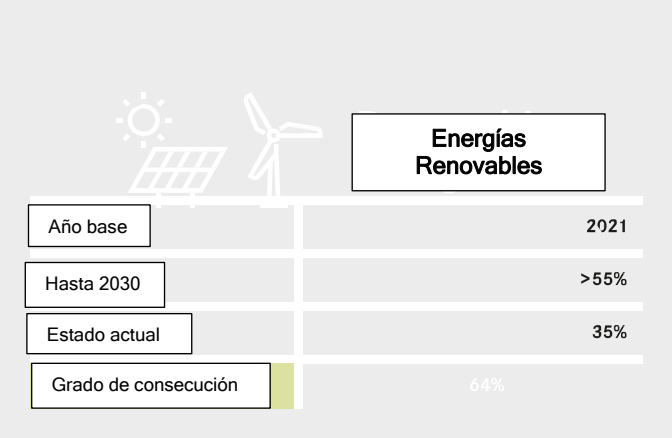
Entre la multitud de acciones implementadas durante el año de informe, destaca especialmente el proceso de pintado húmedo sobre húmedo (*wet-on-wet*). Esta tecnología aplica el primario y la capa de acabado en un solo paso, lo que resulta en una mayor eficiencia energética, un menor consumo de energía y una reducción en el uso de materiales. Este procedimiento está en operación en la planta alemana de Daimler Buses en Neu-Ulm desde principios de 2025, ahorrando aproximadamente 700 MWh de electricidad y 2,200 MWh de gas al año. Actualmente, el proceso se está implementando en Mercedes-Benz Trucks en Wörth, con el objetivo de completar su integración total en la producción continua para 2026. Asimismo, en 2025 se implementaron otras acciones de eficiencia energética en el departamento de pintura de nuestra planta de Santiago Tianguistenco en México. La instalación de un nuevo sistema de pintado de chasis, que sustituye los procesos convencionales alimentados por gas por sistemas totalmente eléctricos, ahorra aproximadamente 4,000 MWh de gas natural al año y reduce las emisiones de CO2e en alrededor de 700 t.

1 Debido a los eventos actuales dentro del Grupo, el subobjetivo de reducción del consumo de energía por vehículo está en proceso de revisión.

Objetivo

B. 41

Objetivo: Energía renovable en nuestros sitios productivos



La meta de incrementar la participación de las energías renovables en la producción también está directamente relacionada con nuestra política maestra de protección ambiental, como parte de la iniciativa "Green Production 2030" (ver tabla ä B. 36). Nos esforzamos por invertir en tecnologías y proyectos amigables con el clima a nivel mundial para contribuir de manera eficiente al cumplimiento de los objetivos climáticos nacionales e internacionales. Se busca que la proporción de energía renovable en la producción aumente del 18% en 2021 a más del 55% para 2030. Para alcanzar esta meta, nos hemos fijado el objetivo complementario de lograr un suministro de energía eléctrica ecológica del 100% para 2030 (2025: 78.1%). Evaluamos continuamente los mercados energéticos regionales para expandir el suministro de electricidad verde en todas nuestras ubicaciones. Además de la compra de energía verde, estamos incrementando de manera constante nuestra propia generación de energía en nuestros sitios de producción y planeamos generar por cuenta propia más del 5% de nuestras necesidades de electricidad para 2030 (2025: 3.4%).

Acciones

La mayoría de nuestros sitios de producción en Europa se abastecen con **energía renovable** proveniente de turbinas eólicas, sistemas fotovoltaicos y plantas hidroeléctricas desde principios de 2022. Además, desde 2025, nuestros sitios de producción en Japón e India migraron por completo a energía verde, lo que corresponde al 8.0% de nuestro consumo eléctrico en 2025. Asimismo, apostamos por la energía fotovoltaica para la generación de energía. Un hito destacado es la puesta en marcha del sistema fotovoltaico en nuestro Centro Global de Refacciones en Halberstadt, Alemania. El sistema tiene una capacidad superior a 22 MWp y se espera que genere más de 20 millones de kWh de electricidad al año. Para maximizar la autosuficiencia, se planean sistemas adicionales de almacenamiento de energía; en una primera fase, ya se implementó un sistema de almacenamiento de aproximadamente 2,000 kWh. Actualmente, se encuentran instalados alrededor de 64.6 MWp (2024: 40.6 MWp) de módulos fotovoltaicos en todo el mundo, con los cuales generamos 57.7 GWh en 2025 (2024: 35.7 GWh).

Daimler Truck, EnBW y la ciudad de Wörth am Rhein fundaron el negocio conjunto WärmeWerk Wörth GmbH en 2023 para investigar el suministro de energía de la planta de producción de Mercedes-Benz en Wörth y de la ciudad mediante energía geotérmica. El objetivo es determinar la viabilidad de la geotermia para la planta y, de ser necesario, construir y operar una planta geotérmica para la generación de calor. Generar energía a partir de la geotermia ofrece a la planta de Wörth la oportunidad de aprovechar una fuente de energía renovable en las inmediaciones para una producción de camiones sustentable. Con base en datos geológicos y un levantamiento sísmico 3D, se seleccionó un sitio adecuado en el año de informe, al cual seguirán pruebas y desarrollo en 2026 y 2027. Si la exploración tiene éxito, la planta de calefacción geotérmica se construirá en 2028, se conectará a la red de calefacción y entrará en funcionamiento en 2029.

Métricas

Los datos energéticos y ambientales son registrados por los sitios en nuestro sistema de datos ambientales. En los casos donde los valores reales aún no estaban disponibles en enero de 2025, se realizaron estimaciones basadas en los valores del año anterior y el cambio en la producción. Cuando las métricas de consumo de energía no están disponibles en MWh, utilizamos los valores caloríficos especificados por Sphera para la conversión. Reportamos valores medidos para el consumo de energía de los sitios de producción. Para los sitios con bajo consumo de energía (todos los sitios no productivos), los valores para el ejercicio fiscal 2024 se extrapolaron con base en el número de empleados (plantilla) y se incluyeron en el valor del Grupo Total.

Para el año 2025, la extrapolación se basa en la superficie de las ubicaciones. La extrapolación para los sitios administrativos se basa en los valores medidos de nuestra sede en Leinfelden-Echterdingen. Los valores para nuestros puntos de venta se extrapolaron con base en los datos de medición de nuestras oficinas comerciales en Alemania. Asimismo, nuestros centros logísticos fuera de Alemania se extrapolaron según los datos de medición de nuestros centros logísticos en los EE. UU. Utilizamos la mezcla eléctrica (mix energético) de Alemania como base para estas extrapolaciones. Por otra parte, nuestros centros logísticos y oficinas de ventas propias en Alemania no se extrapolan; en su lugar, se toman en cuenta los valores medidos. Nuestro consumo de energía se presenta en la tabla B. 43.

Actualmente, el 78% (2024: 70%) de nuestro consumo eléctrico global y el 40% (2024: 12%) de nuestro consumo de calefacción urbana en nuestros sitios de producción proviene de fuentes de energía renovable. En el año de informe, produjimos 57,777 MWh (2024: 35,747 MWh) de energía renovable y 536,864 MWh (2024: 503,026 MWh) de energía no renovable.

Para determinar la intensidad energética en sectores con uso intensivo de carbono, utilizamos los códigos NACE C (manufactura) y G (comercio; mantenimiento y reparación de vehículos de motor). Operamos principalmente en estos sectores.[1] Nuestros ingresos netos por actividades en sectores con uso intensivo de carbono se encuentran en la partida de ingresos conforme a la NIIF 15 de Daimler Truck Group en los Estados Financieros Consolidados. En el año de informe, la intensidad energética en los sectores con uso intensivo de carbono ascendió a 72 MWh/millón de € (2024: 66 MWh/millón de €).[2]

.

B. 42

Consumo de energía específico relacionado con la producción por vehículo fabricado

	2025
En MWH	
Bus	**11.6**
Lkw (con base en mercado)	**6.8**

1. Esto no incluye las actividades de nuestro Grupo Total; en particular, no se toman en cuenta las actividades de nuestro segmento de Servicios Financieros.
2. El consumo de energía utilizado para el cálculo se compone del consumo energético de los sitios de producción y otros sitios en las áreas de manufactura, venta al por mayor, venta al por menor y reparación de vehículos. El consumo de energía de estas otras ubicaciones se extrapoló e incluyó basándose en la superficie de dichas instalaciones. El consumo energético extrapolado del segmento DTFS no se incluyó de manera explícita. La metodología de extrapolación se describe detalladamente en la tabla B. 43

B. 43

Eficiencia energética y energía renovable

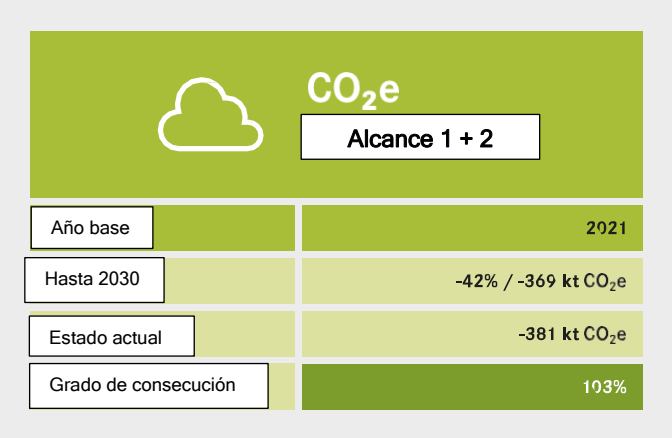
	2025			2024		
	MWh		%	MWh		%
	Valores medidos (sitios productivos)	Grupo Total	Grupo Total	Valores medidos (sitios productivos)	Grupo Total	Grupo Total
(1) Consumo de combustible a partir de carbón y productos derivados del carbón[1]	**0**	**0**		13,219	13,219	
(2) Consumo de combustible de petróleo crudo y productos derivados del petróleo, incluido el GLP	**286,314**	**347,262**		292,735	348,266	
(3) Consumo de combustible de gas natural	**1,310,716**	**1,434,781**		1,348,412	1,477,469	
(4) Consumo de combustible de otras fuentes fósiles[2]	**1,523**	**1,523**		1,183	1,183	
(5) Consumo de electricidad, calor, vapor o refrigeración comprados o adquiridos a partir de fuentes fósiles	**251,107**	**292,669**		412,591 [5]	448,322 [5]	
(6) Consumo de fuentes fósiles y proporción del consumo total de energía (suma de las líneas 1 a 5)	**1,849,660**	**2,076,235**	**63.0**	2,068,140	2,288,459	68.5
(7) Consumo de fuentes nucleares y proporción del consumo total de energía	**97,675**	**105,242**	**3.2**	68,253 [5]	71,925 [5]	2.1
(8) Consumo de combustible procedente de fuentes renovables, incluida la biomasa (que también incluye residuos industriales y municipales de origen biológico, biocombustibles, biogás, hidrógeno procedente de fuentes renovables, etc.)[3]	**0**	**0**		0	0	
(9) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes renovables	**1,022,878**	**1,069,101**		913,142	947,191	
(10) Consumo de energía renovable no combustible autogenerada[4]	**43,235**	**45,212**		35,004	35,004	
(11) Consumo total de energía procedente de fuentes renovables y proporción del consumo total de energía (suma de las líneas 8 a 10)	**1,066,113**	**1,114,313**	**33.8**	948,146	982,195	29.4
Consumo total de energía (suma de las líneas 6, 7 y 11)	**3,013,447**	**3,295,790**	**100**	3,084,539	3,342,579	100

1 Sin extrapolación: el coque sólo se consume en un centro de producción en 2024.
2 Sin extrapolación: El hidrógeno gris solo se consume en dos sitios productivos.
3 No es relevante para sitios no productivos.
4 Sin extrapolación: Se asume de manera conservadora que no existe generación de energía renovable en los sitios no productivos. No obstante, se toma en cuenta el consumo real de nuestros centros logísticos en Alemania y de nuestros puntos de venta propios.
5 La métrica del año anterior se modificó debido a un ajuste en la asignación de los factores utilizados.

Objetivo

B. 44

Objetivo: emisiones CO_2e en nuestros sitios de producción



Nuestro objetivo es reducir las emisiones de CO2e en la producción en un 42% para 2030, en comparación con los niveles de 2021. Esto corresponde a la meta de la iniciativa "Green Production 2030" y representa una disminución de 878 kt de CO2e a 509 kt de CO2e. Esta meta incluye nuestras plantas de producción, así como sitios administrativos seleccionados, pistas de prueba y centros de I+D (Investigación y Desarrollo).[1]

Actualmente, nuestro objetivo combinado de Alcance 1 y Alcance 2 cubre el 88.3% (2024: 90.2 %) de nuestras emisiones de Alcance 1 y Alcance 2 de todo el Grupo en el año del informe. No existe ninguna desviación respecto a los gases de efecto invernadero tomados en cuenta. Con base en nuestros objetivos estratégicos, asumimos que la distribución en 2030 según el enfoque basado en el mercado será del 90 % Alcance 1 y del 10% Alcance 2. En el año base 2021, la distribución fue de aproximadamente el 44 % Alcance 1 y el 56 % Alcance.

1 Incluimos todos los sitios de producción "completamente armados" (CBU), "completamente desarmados" (CKD) y sitios de remanufactura (Reman). Estos objetivos de emisiones difieren del alcance de la tabla de emisiones B. 37 en que el objetivo se establece para los sitios de producción.

Cuando el Consejo de Administración adoptó los objetivos en 2022, se utilizaron las cifras más recientes disponibles, que no reflejaban un impacto significativo de la pandemia de COVID-19. En general, no se han producido cambios significativos en nuestras plantas de producción desde el año base, por lo que creemos que el valor del año base sigue siendo una base representativa de nuestros objetivos, actividades e influencias externas. Sobre esta base podremos fijar objetivos de reducción bien fundamentados. Todos los objetivos de la iniciativa "Green Production 2030" fueron desarrollados y acordados junto con los equipos de expertos ambientales y energéticos de las plantas de producción. No se tuvieron en cuenta marcos científicos específicos a la hora de establecer los objetivos y, en consecuencia, no se validaron en relación con una trayectoria científica. Como resultado, el objetivo conlleva a resultados comparables con un valor de referencia de una reducción del -42% para 2030 (ver ESRS E1 AR28).

Acciones

Las acciones de eficiencia energética y la expansión de las energías renovables descritas en las secciones anteriores contribuyen **significativamente a reducir las emisiones de CO_{2e}**. Con base en las acciones ya planificadas y evaluadas a la fecha, esperamos ahorros adicionales de CO_{2e} por un total de 11,374 t de CO2e para 2030. Las palancas más importantes para alcanzar nuestras metas de reducción de CO_{2e} son el mayor uso de energía renovable y la disminución del consumo energético (eficiencia energética).

Métricas

B. 45

Emisiones específicas de CO_2e relacionadas con la producción por vehículo fabricado

	2025
En CO_2e	
Bus (con base en ubicación)	2.9
Truck (con base en ubicación)	1.9
Bus (con base en mercado)	2.0
Lkw (con base en mercado)	1.1

Uso de instrumentos contractuales para reducir las emisiones de Alcance 2

Para el cálculo basado en el mercado de nuestras emisiones de Alcance 2, utilizamos instrumentos contractuales para la compra y venta de energía, de los cuales el 100% (2024: 100%) está agrupado y el 0.00% (2024: 0.0%) está desagregado con los atributos de generación de energía.

Para reducir nuestras emisiones de gases de efecto invernadero de Alcance 2, nos apoyamos en diversos instrumentos contractuales que promueven el uso de energías renovables. Estos incluyen:

- Acuerdos de compra de energía ecológica física (PPA): contratos de suministro directo de energía ecológica procedente de fuentes de energía renovables.
- PPAs ecológicos virtuales/financieros: Contratos que ofrecen incentivos financieros para la expansión de energías renovables sin involucrar necesariamente el flujo físico de electricidad.
- Contratos de suministro B2B con proveedores de electricidad: Acuerdos con proveedores de energía que están específicamente orientados al suministro de energía ecológica.
- Contratos de suministro de electricidad en combinación con certificados de electricidad ecológica: Contratos que se complementan con una prueba de origen (por ejemplo, Certificados de Energía Renovable) para acreditar la compra de energías renovables.

Objetivo

Nos esforzamos por reducir continuamente las emisiones de CO_{2e} en nuestros procesos de producción, en línea con nuestras metas de reducción de CO_{2e}. Para 2039, todas las plantas de producción a nivel mundial deberán operar de forma CO_{2e} neutral en el balance general. En nuestras plantas de producción europeas y otras ubicaciones seleccionadas, nos enfocamos actualmente en compensar las emisiones de CO_2e restantes.

Acciones

El uso de **certificados de compensación** está previsto como una acción de transición hacia una producción libre de CO_2e. En el año de informe, también compensamos las emisiones de CO_2e restantes (Alcances 1 y 2) en las plantas de producción europeas y en algunas otras plantas de producción a través de proyectos calificados de protección climática. Desde 2025, también se compensan las emisiones de CO2e de nuestras plantas de producción en Japón. No se realizó ninguna compensación para las ubicaciones en India y otras ubicaciones en los EE. UU. durante el año de informe.

En general, se compensaron todas las emisiones de CO_2e restantes de los Alcances 1 y 2 para los siguientes sitios:

- Trucks North America: Portland, USA; Saltillo, México
- Mercedes-Benz Trucks: Molsheim, Francia; Stuttgart (incl. Leinfelden-Echterdingen, Untertürkheim y Brühl), Wörth, Halberstadt, Greven, Günzburg, Alemania
- Trucks Asia: Kawasaki, Nakatsu, Toyama, Sagami, Japan, Tramagal, Portugal
- Daimler Buses: Garcia, México; Holysov, República Checa; Hosdere, Turquía; Ligny-en Barrois, Francia; Mannheim; Neu-Ulm, Alemania; Samano, España
- Plantas de componentes independientes del segmento: Gaggenau (incluida la planta de Rastatt y Bad Rotenfels), Baden-Württemberg; Kassel y Alemania

Todos los proyectos de compensación cumplen con los altos estándares de calidad de la Gold Standard Foundation. El Gold Standard es el referente para las intervenciones climáticas y de desarrollo con el fin de cuantificar y certificar su impacto. Estos proyectos también promueven el desarrollo sustentable, social y ambiental en los países donde se ejecutan de diversas maneras. Para todos los proyectos, también solicitamos la realización de una debida diligencia externa e independiente. Actualmente, estamos evaluando en qué medida tiene sentido realizar una reducción parcial de los pagos de compensación voluntaria en favor de inversiones en proyectos de reducción de emisiones absoluta.

Métricas

B. 46

Certificados CO_2 cancelados

Certificados de CO_2 cancelados en el ejercicio de informe [1]	2025	2024
Total (1,000 t CO_2e)	**277**	246
Porcentaje de proyectos de extracción (en %)	**0**	0
Porcentaje de proyectos de reducción (en %)	**100**	100
Gold Standard (en %)	**100**	100
Porcentaje de proyectos dentro de la UE (en %)	**0**	0
Porcentaje de certificados de CO_2 que se contabilizan como ajuste correspondiente (en %)[2]	**0**	0

1 La supresión para el ejercicio fiscal 2025 se ejecutó en febrero de 2026.

2 De conformidad con el artículo 6 del Convenio de París.

Fijación interna de precios de CO_2
Actualmente no tenemos sistemas internos de fijación de precios de CO_2 en Daimler Truck. Sin embargo, estamos investigando la implementación de un precio interno del carbono (PCI). Para evaluar el impacto potencial de un PCI sobre varias fuentes de emisiones a lo largo de nuestra cadena de valor, hemos analizado retrospectivamente la efectividad de varios niveles de precios utilizando proyectos piloto seleccionados. Además, estamos desarrollando una metodología y una hoja de ruta para la evaluación estructural de los costos de abatimiento dentro de nuestros procesos de toma de decisiones. Esta evaluación sirve para lograr una mayor transparencia en torno a la selección de medidas de reducción de emisiones y fortalece así nuestra estrategia de descarbonización.

Producto

Hemos iniciado diversas acciones para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con nuestros productos.

Acciones

Ante las estrictas regulaciones y metas climáticas para la industria automotriz, nuestra Compañía enfrenta el desafío de reducir continuamente el consumo de combustible y las emisiones de CO2e de nuestra flota de vehículos. No obstante, los riesgos derivados del marco legal y político global tienen un impacto significativo en nuestro éxito comercial futuro. Para prevenir riesgos de responsabilidad, monitoreamos continuamente los desarrollos regulatorios en todos los mercados relevantes e integramos los requisitos respectivos en nuestra planeación de productos.

El tren motriz convencional seguirá siendo un producto clave esta década –especialmente en regiones con infraestructura insuficiente– y, según los pronósticos actuales, mantendrá su relevancia mucho más allá de 2030. Hemos desarrollado una estrategia que busca reducir la participación de la tecnología de propulsión convencional en nuestro portafolio, manteniendo al mismo tiempo nuestra competitividad. Al desarrollar nuestros productos, ponemos especial énfasis en la participación activa de nuestros clientes; trabajamos de la mano con ellos y los involucramos activamente en el desarrollo de productos.

Comenzamos a desarrollar tecnologías de propulsión alternativas desde hace tiempo y ya ofrecemos una amplia flota de vehículos libres de CO_2e en operación en diversos mercados del mundo. En el año de informe, ya contamos con once modelos de camiones y autobuses libres de CO_{2e} localmente en producción en serie en nuestros mercados principales de Europa, América del Norte y Japón. Nuestros aspectos más destacados de productos para 2025 se encuentran en el capítulo Eventos Importantes.

En cuanto a la descarbonización del transporte de carga y de pasajeros, apostamos por dos tecnologías complementarias para suministrar energía a la propulsión: la eléctrica de batería y la basada en hidrógeno. En el caso del hidrógeno, desde 2023 venimos impulsando los motores de combustión de hidrógeno, además de las celdas de combustible, como un complemento a la tecnología de propulsión eléctrica de batería.

En el año de informe, concluyeron las pruebas con clientes de cinco camiones Mercedes-Benz GenH2 impulsados por celdas de combustible, realizadas con cinco clientes distintos bajo condiciones de operación reales. Los vehículos recorrieron una distancia combinada de más de 225,000 kilómetros. El objetivo de esta fase de prueba de aproximadamente un año es evaluar los vehículos en condiciones reales en diversas rutas y diferentes escenarios de operación. En el cuarto trimestre de 2025, se puso en marcha otra fase de pruebas de un año con cinco nuevos clientes. Todos los hallazgos se incorporan directamente al desarrollo de los vehículos y a la optimización de los procesos de servicio y ventas. Con esta estrategia de doble vía, buscamos contribuir a la meta de lograr un transporte de carga y de pasajeros libre de CO_2e localmente en las carreteras para 2050. Se puede encontrar más información en www.daimlertruck.com/en/innovation/powertrain.

Las **baterías** son un componente clave de la movilidad eléctrica. Contamos con expertos de diversas disciplinas trabajando en todos los aspectos de esta tecnología de almacenamiento: desde la investigación fundamental hasta la preparación para la producción. Llevamos años invirtiendo en tecnologías y procesos de fabricación eficientes en recursos para baterías de alto rendimiento y trabajamos continuamente para optimizar las baterías de iones de litio. Dependiendo de la aplicación, continuamos utilizando diferentes tecnologías celulares en nuestros camiones y autobuses y monitoreamos constantemente el mercado. Siempre que sea posible y sensato, nuestro objetivo es evitar el uso de níquel y cobalto, materias primas fundamentales, en nuestras baterías de próxima generación y reemplazarlas por fosfato de hierro y litio (LFP).

B. 47
Cartera de productos vehiculares eléctricos a batería



Esta tecnología mejora la seguridad y la robustez de la cadena de suministro gracias a una mayor disponibilidad de materias primas, y permite una vida útil más prolongada debido a un envejecimiento más lento.

El Centro de Tecnología de Baterías en Mannheim, Baden-Württemberg, que abrió sus puertas en 2024, desempeña un papel crucial en la transformación hacia soluciones de transporte libres de CO_{2e} localmente. El centro se divide en dos áreas: en el área de celdas, actualmente se recopila conocimiento sobre productos y procesos para la fabricación de celdas de batería. Además, la línea piloto de paquetes de baterías, utilizando celdas adquiridas, está optimizando la producción de módulos y paquetes para la futura producción en serie

Ofrecemos una **cartera integral de servicios digitales** para reducir el consumo de combustible de los camiones diésel. Estos servicios ayudan a optimizar el consumo de combustible, reducir el desgaste del vehículo y reducir el riesgo de accidentes. Sin embargo, no puede cuantificarse en términos generales el ahorro exacto dependiente del uso individual en combinación con otras medidas.

Además, servicios electrónicos especiales como el Fleetboard “Charge Management” y el Fleetboard “BEV (Battery Electric Vehicle) Basic Deployment Analysis” planificado facilitan la transición a vehículos eléctricos de batería.

Estos servicios electrónicos permiten a nuestros clientes controlar la interacción entre el eTruck y la infraestructura de carga de la propia empresa y comprender mejor el consumo de energía. Otros servicios respaldan la planificación de rutas, brindan información sobre el uso del vehículo y, de este modo, hacen que la planificación de la implementación sea más fácil para los clientes de flotas.

No solo estamos trabajando para introducir en el mercado nuevos vehículos que sean libres de CO_{2e} en operación, sino que también nos enfocamos en acelerar el **desarrollo de la infraestructura disponible** para que nuestros clientes operen estos vehículos de manera eficiente. Por ejemplo, el ecosistema de movilidad eléctrica (e-mobility) de Daimler Buses consiste en varios componentes que interactúan entre sí. Estos incluyen, entre otras cosas, soluciones de infraestructura para la carga de autobuses eléctricos y estaciones de servicio de hidrógeno funcionales. Los sistemas de gestión de carga y de depósitos también están integrados en la red del sistema para un uso eficiente de la energía. El objetivo es ofrecer a nuestros clientes una solución integral para flotas de autobuses eléctricos. Estas soluciones de eSystem ya se ofrecen activamente en Europa. Con la fundación de Daimler Buses Solutions GmbH en 2023, se dio un paso más para ofrecer una solución profesional e integrada de vehículos e infraestructura desde un solo proveedor. Este año completamos un proyecto ejemplar en La Haya, Países Bajos, donde no solo apoyamos la electrificación de la flota, sino que también entregamos un paquete completo, desde la consultoría hasta la construcción de la infraestructura de carga

.

Bajo TruckCharge agrupamos nuestras ofertas existentes y futuras en el ámbito de la infraestructura electrónica y la carga de camiones eléctricos: consultoría, infraestructura y operación. La oferta está disponible en Europa, independientemente de la marca, e incluye:

- Asesoría, por ejemplo, en electrificación de depósitos, especialmente para empresas industriales del sector del transporte.
- Infraestructura y socios cualificados para la construcción y puesta en marcha
- Operación a través de servicios digitales adicionales que permiten una coordinación óptima entre vehículos e infraestructura

Además de los servicios probados de la marca TruckCharge, estamos ampliando nuestra oferta con la introducción de la carga semipública. Esta solución innovadora permite a nuestros clientes abrir su infraestructura de carga a usuarios externos mediante una tarifa durante los periodos en los que ellos mismos no la utilicen. Este concepto contribuye a la construcción de una red de carga integral para camiones eléctricos y a la mejora de las opciones de carga para el usuario.

Prevención de contaminación ambiental (ESRS E2)

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

Además de los siete gases de efecto invernadero definidos que se describen en el Capítulo Protección del Clima y adaptación al cambio climático, nuestros vehículos emiten otras emisiones atmosféricas. En relación con el tema de la contaminación ambiental, hemos identificado el impacto que se muestra en la tabla B. 48 en la cadena de valor de flujo descendente durante la fase de uso de los vehículos como material: En vista de los impactos identificados, el enfoque de los informes está en reducir e idealmente evitar la contaminación del aire causada por nuestros vehículos. En la actualidad no recabamos métricas específicas de la compañía. Estamos aplicando las simplificaciones de ESRS 1 Art. 133.

B. 48

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la contaminación ambiental

Categoría	Título	Descripción
Impacto Negativo ○○● ■□□	**Las emisiones atmosféricas provocadas por nuestros vehículos pueden dañar el medio ambiente y afectar la salud humana**	Las emisiones como partículas, óxidos de nitrógeno (NOx) y compuestos orgánicos volátiles causadas por la combustión de combustibles durante la fase de uso de los vehículos pueden causar daños ambientales y contribuir a problemas de salud como enfermedades respiratorias.

●○○ hacia arriba ○●○ operaciones propias ○○● hacia abajo ■ □ □ corto plazo ■ ■ □ mediano plazo ■ ■ ■ largo plazo

Nuestro enfoque organizacional y administrativo

La máxima responsabilidad de la prevención de la contaminación ambiental y atmosférica recae en el Consejo de Administración en su función de Consejo de Sustentabilidad Corporativa (CSB). Además, hay representantes medioambientales y energéticos a nivel de todo el grupo, así como comités interdepartamentales que definen la dirección estratégica. La implementación en las unidades operativas la llevan a cabo representantes de la dirección en los distintos segmentos, plantas y funciones centrales. Puede encontrar más información en el capítulo Protección del Clima y adaptación al cambio climático.

Nuestra estrategia para la prevención de la contaminación del aire

Los legisladores de todo el mundo han adoptado normas de emisiones para regular la emisión de sustancias peligrosas como óxidos de nitrógeno o partículas y para reducir la contaminación. Los límites de emisiones descritos en estas normas se han vuelto cada vez más estrictos en los últimos años.

El desarrollo de productos juega un papel clave en nuestros esfuerzos en las áreas de protección del clima y control de la contaminación atmosférica: el impacto de un vehículo en el medio ambiente -y, por tanto, también las emisiones de CO_2e y contaminantes que genera- se decide en gran medida en las primeras etapas de desarrollo.

Nuestras políticas

Definimos las políticas medioambientales establecidas en la Directiva de Protección del Medio Ambiente como base de nuestra política medioambiental y nos comprometemos con un proceso de mejora integrado en materia de protección del medio ambiente. Con la ayuda de las políticas medioambientales nos esforzamos por lograr una mejora continua hacia la eliminación de contaminantes y emisiones. Además del requisito básico del cumplimiento de las normativas legales, el desarrollo proactivo y continuo de nuestros productos también es una prioridad. Puede encontrarse más información en el capítulo Protección Climática y adaptación al cambio climático.

Acciones

En cuanto a la reducción de las emisiones atmosféricas durante la fase de uso, las acciones e innovaciones en el desarrollo de productos son cruciales para nosotros.

Aquí nos centramos en el cumplimiento de los requisitos legales y la transformación a tecnologías de propulsión alternativas. No hemos fijado más objetivos cuantitativos.

Las acciones correspondientes relacionadas con el desarrollo de productos de tecnologías de propulsión alternativas y el aumento de la eficiencia de los camiones diésel mediante productos digitales se pueden encontrar en el capítulo Protección del clima y adaptación al cambio climático en la sección “Nuestros objetivos, acciones y métricas clave”.

Además, hemos creado el Compendio de Regulaciones de Camiones, que sirve como obra de referencia para las regulaciones globales más importantes sobre emisiones de escape, diagnóstico a bordo, conectividad, conducción autónoma, propulsión eléctrica, ruido, seguridad y calidad del diésel. Una herramienta importante para probar el impacto ambiental de un vehículo es la documentación que acompaña al proceso de desarrollo. En él definimos determinadas propiedades y valores objetivo para cada modelo de vehículo y cada variante de motor, por ejemplo para el consumo de combustible o las emisiones contaminantes. Utilizamos estos valores objetivo para evaluar nuestro progreso durante el desarrollo del producto y, si es necesario, iniciar medidas correctivas.

Eficiencia de recursos y Economía circular (ESRS E5)

Queremos conservar los recursos, proteger el medio ambiente y el clima mediante el uso cuidadoso de los recursos naturales y el cierre de los ciclos de materiales. Por ello, nos enfocamos en maximizar la vida útil y la reciclabilidad de nuestros productos desde la etapa de desarrollo. Para evitar desperdicios, trabajamos en alargar la vida útil de todos los componentes del vehículo.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

En relación con la eficiencia de recursos y la economía circular, hemos identificado impactos tanto positivos como negativos y un riesgo. Los impactos materiales y el riesgo material identificado afectan a nuestros segmentos de fabricación.

La siguiente tabla B. 49 muestra los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con eficiencia de recursos y economía circular a lo largo de nuestra cadena de valor.

B. 49

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionadas con eficiencia de recursos y economía circular

Categoría	Título	Descripción
Impacto Positivo ○●● ■ □ □	**Considerar la eficiencia de recursos en el desarrollo y diseño del vehículo promueve la prevención y reducción de residuos.**	La preservación de recursos y la prevención de residuos comienzan en el desarrollo del vehículo a través de la selección de materiales duraderos, reutilizables y reciclables. Estos materiales, junto con los vehículos y los componentes fabricados con ellos, se mantienen en el ciclo durante el mayor tiempo posible mediante su reutilización, reciclaje, remanufactura y reparación. Esto ayuda a conservar recursos a lo largo de toda la cadena de valor y maximizar la vida útil de los vehículos.
Impacto Negativo ●●○ ■ □ □	**La producción de vehículos conlleva un elevado consumo de materias primas como hierro, acero, aluminio y otros materiales**	Para la producción de nuestros vehículos utilizamos materias primas como hierro, acero y aluminio. La minería y extracción de estos materiales tienen un impacto en el medio ambiente. Además, el alto consumo de recursos conlleva una reducción en la disponibilidad de estos recursos.
Riesgo ○●●	**El incumplimiento de la normativa y los requisitos de la economía circular puede suponer riesgos para nuestra Compañía**	El incumplimiento de la normativa de economía circular, los estándares internos de calidad y las exigencias más exigentes de los clientes puede generar riesgos financieros y reputacionales.

●○○ hacia arriba ○●○ operaciones propias ○○● hacia abajo ■ □ □ corto plazo ■ ■ □ mediano plazo ■ ■ ■ largo plazo

Nuestras Políticas

En Daimler Truck, las siguientes políticas son aplicables en relación con los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la eficiencia de recursos y economía circular:

- Política Maestra de Protección Ambiental **B. 36**
- Lineamiento de Diseño Ecológico **B. 50**
- Cláusulas Contractuales Obligatorias sobre Responsabilidad Social y Protección Ambiental **B. 90**
- Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck **B. 89**

Nuestra Organización

La economía circular es gestionada en nuestra empresa por un grupo de trabajo interdisciplinario compuesto por representantes de las áreas de medio ambiente, investigación y desarrollo, estrategia y compras, entre otras. Esta organización coordina e implementa la integración de enfoques circulares a lo largo de toda nuestra cadena de valor en tres fases coordinadas.

1. En la Fase de Creación, se define la selección y obtención de los recursos, asegurando así que los principios de la economía circular estén arraigados desde el desarrollo del producto.
2. En la Fase de Producción, el enfoque se centra en controlar y aumentar la eficiencia de los procesos de fabricación con respecto al aprovechamiento de los recursos y la implementación sistemática de estrategias circulares.
3. La fase de Uso y Fin de Vida del Producto abarca el uso, la devolución, el reacondicionamiento y el reciclaje de los productos con el fin de mejorar su ciclo de vida y cerrar el ciclo de materiales de la manera más completa posible.

Como parte de esta dirección estratégica, nos apoyamos en los métodos denominados 8R para implementar los principios de la economía circular en todas las áreas relevantes de la compañía. En conjunto, estos métodos contribuyen a aumentar la eficiencia de los recursos y a reducir el impacto ambiental, extendiendo la vida útil de los productos y materiales, y disminuyendo la generación de residuos.

B. 50

Lineamiento de Diseño Ecológico

Categoría	Descripción
Contenido Clave	Como parte de nuestro Lineamiento de Diseño Ecológico, hemos establecido un proceso estructurado para implementar y gestionar el diseño ecológico en el desarrollo de vehículos, tomando en cuenta lineamientos y procedimientos de evaluación específicos. Con este enfoque integral para el desarrollo de vehículos (parte de la Fase de Creación), los aspectos ecológicos se consideran de manera sistemática y obligatoria en todas las fases del desarrollo de productos. Un elemento fundamental es la preparación sistemática de especificaciones de diseño y recomendaciones para el uso dirigido de materiales y principios de construcción más sostenibles, centrándose, entre otras cosas, en la facilidad de desmontaje, la reducción de la complejidad, la consolidación de componentes y la optimización del peso. Ejemplos de mejores prácticas y proyectos emblemáticos sirven como guía e inspiración para futuros proyectos, brindando apoyo a los equipos de desarrollo. Un elemento clave del proceso de diseño ecológico es la aplicación de métodos definidos para reducir la huella de CO2e y promover la economía circular a lo largo de todo el ciclo de vida del producto. Esto incluye, por ejemplo, la selección de materiales duraderos, eficientes en recursos y reciclables, así como la realización de análisis de ciclo de vida, considerando la reutilización, susceptibilidad de reparación y reciclabilidad en los ciclos de materiales existentes. Por lo tanto, los principios de diseño ecológico deben aplicarse en todos los procesos de toma de decisiones y aprobación pertinentes durante el desarrollo de vehículos.
Objetivos Generales	El Lineamiento de Diseño Ecológico tiene como objetivo arraigar la integración del diseño ecológico en nuestros procesos de desarrollo. Su meta es reducir el impacto ambiental de nuestros productos a lo largo de todo su ciclo de vida, aumentar la eficiencia de los recursos y la durabilidad, y promover el uso de materiales circulares. Basada en los principios de la economía circular, apoya el desarrollo de productos, componentes y materiales diseñados desde el inicio para su reutilización, reparación, remanufactura y reciclaje. Al mismo tiempo, se busca mejorar los procesos de producción y logística para evitar residuos, cerrar los ciclos de materiales e integrar soluciones sostenibles en toda la cadena de valor.
Relación con Impactos, Riesgos u Oportunidades Materiales	El Lineamiento de Diseño Ecológico aborda los impactos descritos en la Tabla B. 49 en relación con eficiencia de recursos y economía circular.
Proceso de Monitoreo	La aplicación del diseño ecológico se supervisa mediante la definición de responsabilidades.
Alcance	El Lineamiento de Diseño Ecológico se aplica en los segmentos de Mercedes-Benz Trucks y Daimler Buses.
Nivel Organizacional Responsable	El Lineamiento de Diseño Ecológico debe ser aplicada por los desarrolladores en las áreas correspondientes. Los directores de desarrollo de productos en Mercedes-Benz Trucks y Daimler Buses tienen la responsabilidad final al respecto.
Referencia a Estándares e Iniciativas de Terceros	Nuestras evaluaciones de ciclo de vida toman en cuenta los requisitos de la norma ISO 14040.
Consideración de Intereses de Partes Interesadas	En el Lineamiento de Diseño Ecológico se consideran los intereses de los empleados del Grupo, clientes, asociaciones y autoridades, así como de otros grupos de interés.
Disponibilidad de la Política a Partes Interesadas	El Lineamiento de Diseño Ecológico está a disposición de todos los empleados a través de la intranet social y, en el futuro, a través de BIC Cloud.

Evaluación del Ciclo de Vida

Utilizamos Evaluaciones del Ciclo de Vida (LCAs, por sus siglas en inglés) como un enfoque integral para evaluar nuestros productos. Básicamente, se examinan camiones y autobuses a lo largo de todo su ciclo de vida (cadena de suministro, producción, uso y fase de fin de vida) para identificar posibles mejoras respecto al impacto ambiental. Los LCAs se crean mediante la modelación, entre otras cosas, del proceso de fabricación del vehículo (Alcance 1) y tomando en cuenta aspectos como el uso de materiales, las emisiones de gases de efecto invernadero, los residuos peligrosos y no peligrosos, así como el consumo de energía y agua. El concepto de ciclo de vida, los resultados del análisis de puntos críticos y el análisis de las etapas esenciales del ciclo de vida también se integran en actividades como investigación y desarrollo, compras y producción, con el fin de seguir mejorando la huella ambiental de nuestros productos.

Para garantizar un cálculo de LCA consistente en todo el Grupo, nos adherimos a las normas ISO 14040/14044 y también hemos desarrollado una guía global interna de LCA, la cual fue certificada inicialmente por la Asociación de Inspección Técnica (TÜV) en abril de 2025. Esta guía es recertificada anualmente por la TÜV, incorporando las actualizaciones necesarias y nuevos desarrollos en temas específicos relevantes para el cálculo de los LCAs.

En años de informes anteriores, se prepararon LCAs para los siguientes modelos de vehículos:

- Mercedes-Benz eActros 600 & Actros Pendant
- Mercedes-Benz eActros 300 & Actros Pendant
- Mercedes-Benz eEconic & Econic Pendant
- Freightliner eCascadia & Cascadia Pendant
- Mercedes-Benz eCitaro & eCitaro G

En el ejercicio del informe 2025, se llevaron a cabo LCAs para los siguientes modelos:

- Mercedes-Benz eActros 400 con ProCabin y Proven Cabin & Actros Pendants correspondientes
- Mercedes-Benz eActros 600 con ProCabin y Proven Cabin & Actros Pendants correspondientes (incluyendo actualizaciones)
- Mercedes-Benz eCitaro G fuel cell
- Mercedes-Benz Citaro hybrid

Nuestros objetivos, acciones y métricas

A continuación, informamos sobre cadena de suministro, producción y producto – cuando resulta relevante – en la estructura de objetivos, acciones y métricas.

Cadena de Suministro

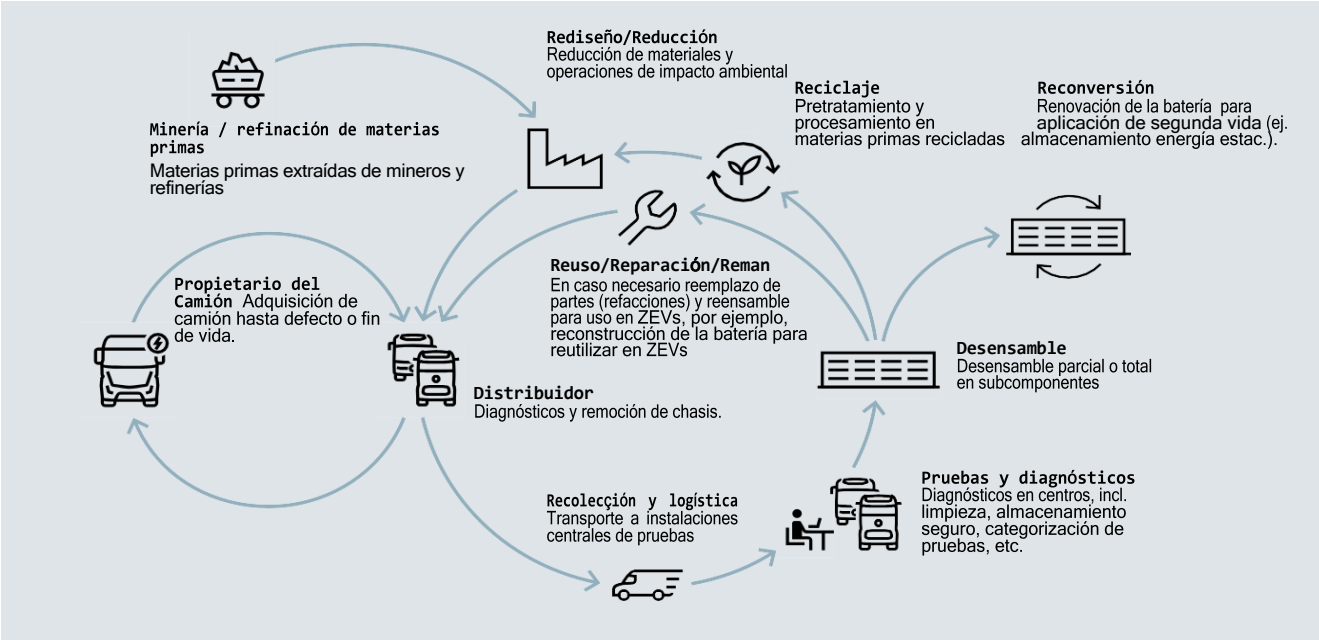
Hemos emprendido diversas acciones para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con nuestra cadena de suministro.

Acciones

Durante el año de informe, llevamos a cabo varios **Supplier (Sourcing) Days**. El objetivo de esta iniciativa es ampliar nuestra red de proveedores, estabilizar las cadenas de suministro e integrar a los socios más estrechamente. Al mismo tiempo, queremos identificar el potencial de innovación de forma temprana y establecer firmemente los requisitos ESG a lo largo de la cadena de valor. Recopilamos criterios ESG relevantes –como los requisitos de reciclaje– de proveedores potenciales y los tomamos en cuenta en nuestros procesos de selección, calificación y colaboración. Los Supplier Days también permiten que los proveedores actuales y potenciales nos conozcan mejor, así como a nuestros procesos y requisitos, proporcionando una base para una colaboración eficiente y asociaciones confiables y preparadas para el futuro.

B. 51

Nuestros métodos R para construir una economía circular a nivel mundial



Métricas

Nuestros **principales materiales en la producción de vehículos** son hierro, acero, aluminio, plástico y caucho natural (llantas), los cuales constituyen alrededor del 95.4% del total de nuestros materiales. Estos materiales son un componente fundamental de nuestros productos y desempeñan un papel clave en la creación de valor. Además, con el aumento en la producción de vehículos eléctricos de batería, la importancia de las tierras raras y las materias primas críticas también se incrementará en el futuro.

El peso total de los productos utilizados, así como de los materiales técnicos y biológicos durante el periodo de informe es de 5,143,470 t (2024: 5,911,980 t). De esta cifra, 1,805,897 t (2024: 1,671,229 t) corresponden al peso absoluto de componentes secundarios reutilizados o reciclados, productos intermedios secundarios y materiales secundarios que utilizamos para fabricar nuestros productos. Esto representa el 35.1% (2024: 28.3%) del peso total.

Calculamos el peso total de los productos y materiales utilizados con base en los volúmenes de compra planificados durante el año de informe. Las métricas de materiales secundarios se derivan de diversas fuentes como la base de datos Sphera, la World Steel Association, el International Aluminium Institute, el Joint Research Centre e información que recibimos directamente de nuestros proveedores Tier 1. Se consultan fuentes adicionales según sea necesario para realizar verificaciones cruzadas y garantizar estimaciones conservadoras cuando sea pertinente

.

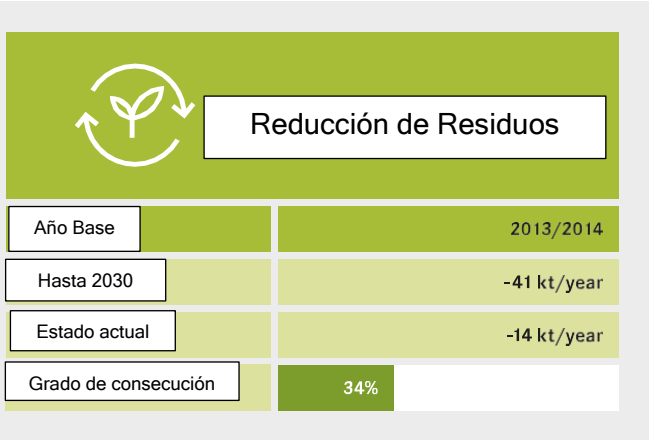
Producción

En el ejercicio del informe, emprendimos diversas acciones para abordar los impactos, riesgo y oportunidades materiales en relación con nuestra producción.

Objetivos

B. 52

Objetivos: Reducción de residuos en nuestros sitios de producción



Estamos comprometidos con la reducción de residuos en la producción. Para 2030, la suma de todos los efectos debería lograr una reducción anual de 41 kt en comparación con el año base.[1] Nuestra Política Maestra de Protección Ambiental contiene disposiciones para reducir la generación de residuos. Nos adherimos a la jerarquía de residuos de cinco pasos regulada en la Sección 6 de la Ley de Economía Circular de Alemania (KrWG). La prevención de residuos es el objetivo principal, seguida de la preparación de materiales para su reutilización, el reciclaje y otros procesos de valorización. Para dar cuenta de los diferentes sitios de producción y sus características específicas asociadas, estos participaron en la fijación del objetivo de residuos, y se consideraron factores de influencia variables además de una reducción fija. No se tomaron en cuenta marcos científicos específicos al establecer el objetivo.

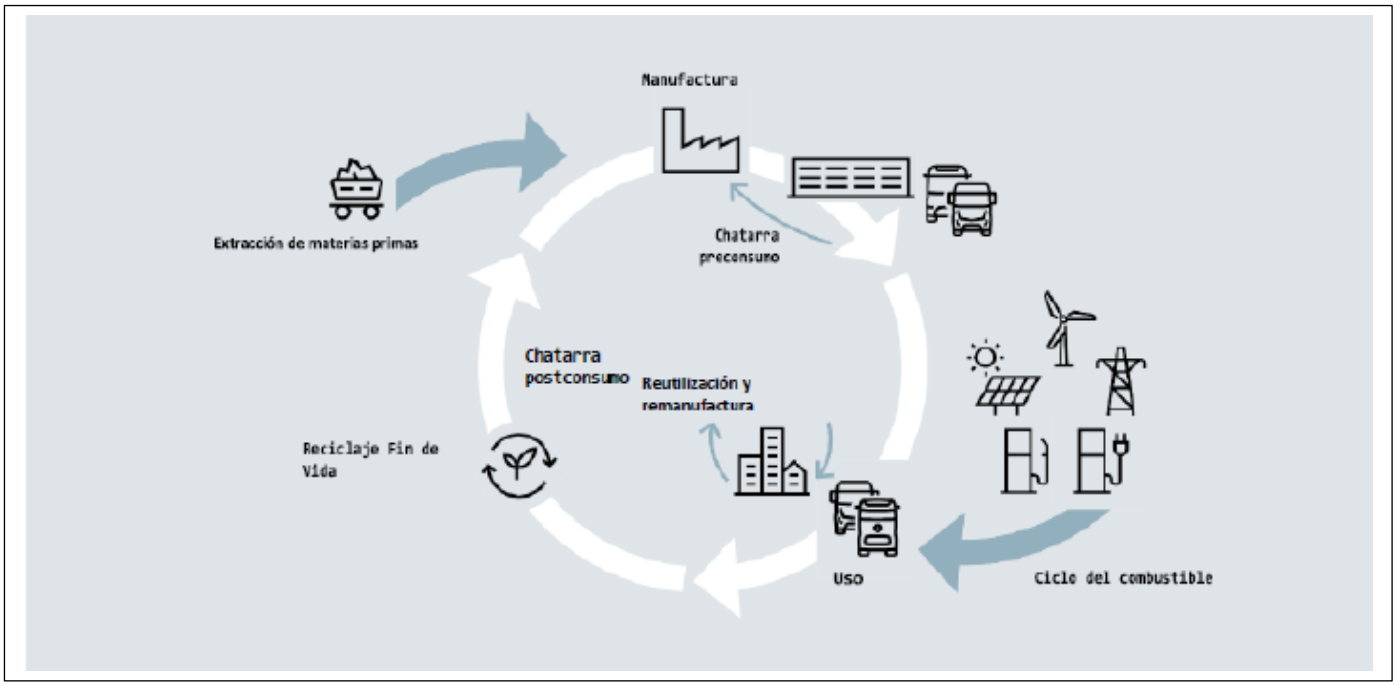
Determinamos esta reducción utilizando una lógica basada en niveles, asumiendo que el valor de referencia es cero (0 kt). No se toman en cuenta efectos opuestos al determinar las métricas. Monitoreamos continuamente el progreso hacia el cumplimiento de nuestros objetivos utilizando la "*Green Production database*" (Base de Datos de Producción Ecológica) (ver el capítulo E Protección del clima y adaptación al cambio climático) y reportamos esto a la dirección. En la base de datos, documentamos las acciones implementadas y planificadas, indicando su contribución al objetivo de reducción de residuos. Nos hemos fijado la meta de alcanzar una tasa de valorización superior al 95% en nuestros sitios de producción para 2030. En 2025, la tasa de valorización fue del 84.8% (2024: 85.5%). Con el fin de lograr que nuestros flujos de residuos se reciclen con el estándar más alto posible, nuestros expertos revisan regularmente las rutas de eliminación en busca de posibles mejoras.

Acciones

Los principios de la economía circular son un componente central de nuestra gestión de residuos. En el año de informe, convertimos ciertos materiales de embalaje de un solo uso a reutilizables. Son particularmente destacables las **acciones de gestión de residuos** implementadas en nuestro Centro de Consolidación de Gaggenau. Para los envíos entre nuestras ubicaciones de Detroit, Michigan (EE. UU.) y Mannheim, Alemania, los soportes de carga de madera fueron reemplazados por soportes de acero. En nuestro sitio de Kawasaki, Japón, los soportes de carga de acero para el envío de motores que estaban en desuso se reacondicionaron y se utilizaron en lugar de soportes de carga de madera.

B. 53

Economía Circular



1 Debido a sucesos actuales dentro del Grupo, el subobjetivo para la reducción de residuos por vehículo está siendo revisado actualmente.

La conversión reduce los residuos de madera, por un lado, y garantiza que una mayor proporción de los residuos se recicle para fines de mayor valor, por el otro. A pesar de nuestros enfoques estratégicos y objetivos corporativos, no podemos evitar los residuos por completo. Por lo tanto, nos aseguramos de eliminar nuestros residuos restantes de la manera más respetuosa posible con el medio ambiente. A nivel mundial, las regulaciones legales sirven como referencia para el tratamiento y la eliminación de nuestros residuos. Colaboramos con proveedores de servicios autorizados y certificados en este sentido. Por ejemplo, la mayoría de nuestros sitios de producción en Daimler Truck North America LLC y Mercedes-Benz do Brasil Ltda. han implementado conceptos de gestión de residuos basados en el principio de "cero residuos a vertederos" (zero-waste to landfill), donde los residuos no se eliminan en vertederos, sino que se reciclan o se procesan térmicamente.

Al final del año de informe, Daimler India Commercial Vehicles (DICV) también introdujo con éxito este concepto de gestión de residuos. Al evitar la eliminación en vertederos, reducimos los riesgos ambientales, como la contaminación de las aguas subterráneas, y ayudamos a limitar el uso del suelo mediante la construcción de nuevos vertederos.

Como parte de nuestras **actividades de remanufactura**, logramos avances significativos en Detroit Diesel Corporation durante el año de informe. Debido a defectos de fundición y mecanizado, varios miles de cabezas de cilindros de nuestros motores de servicio pesado tuvieron que desecharse en años recientes. Por ello, se desarrolló e implementó un procedimiento, junto con procesos sistemáticos de medición y recalificación, para prevenir este residuo y permitir su recuperación y reutilización.

Métricas

La Tabla B. 54 muestra las cantidades destinadas a la eliminación y valorización, desglosadas por residuos no peligrosos y peligrosos. Nuestros sitios de producción están generalmente obligados a rastrear la trayectoria de los residuos de producción hasta su eliminación final y a auditar regularmente las instalaciones de eliminación de residuos peligrosos. Daimler Truck genera flujos de residuos estándar de la industria, que consisten principalmente en chatarra, arena, lodo, aceite usado, papel, plásticos, textiles, materiales de embalaje, baterías, llantas, vidrio y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

B. 54

Residuos: tipos de tratamiento y operaciones de recuperación por categoría de residuos[1,2]

	En total 2025		Residuos peligrosos 2025		Residuos no peligrosos 2025		En total 2024		Residuos peligrosos 2024		Residuos no peligrosos 2024	
in t	Valores medidos (sitios producción)	Grupo Total	Valores medidos (sitios producción)	Grupo Total	Valores medidos (sitios producción)	Grupo Total	Valores medidos (sitios producción)	Grupo Total	Valores medidos (sitios producción)	Grupo Total	Valores medidos (sitios producción)	Grupo Total
Desviados de la eliminación												
Preparación para reutilización	**4,695**	**4,695**	**860**	**860**	**3,835**	**3,835**	5,318	5,318	615	615	4,704	4,704
Reciclaje	**240,305**	**260,232**	**25,987**	**34,501**	**214,318**	**225,730**	264,717	282,850	22,617 [4]	34,289	242,550	248,561
Otras operaciones de recuperación[3]	**86,642**	**91,227**	**11,234**	**14,121**	**75,408**	**77,106**	91,223	92,476	11,734 [4]	12,171	79,489	80,305
Total desviados de la eliminación	**331,642**	**356,153**	**38,081**	**49,483**	**293,561**	**306,671**	361,259	380,645	34,516	47,075	326,743	333,570
Dirigidos a eliminación												
Incineración	**1,920**	**1,966**	**1,357**	**1,357**	**563**	**609**	2,212	2,212	1,568	1,568	644 [4]	644
Vertido	**56,284**	**56,284**	**53,543**	**53,543**	**2,741**	**2,741**	58,380	58,380	55,999	55,999	2,381	2,381
Otras operaciones de eliminación	**1,032**	**1,511**	**714**	**717**	**317**	**794**	913	913	725	725	188 [4]	188
Total dirigidos a eliminación	**59,236**	**59,761**	**55,615**	**55,618**	**3,622**	**4,144**	61,505	61,505	58,292	58,292	3,213	3,213
En total	**390,878**	**415,915**	**93,695**	**105,100**	**297,182**	**310,814**	422,764	442,150	92,808	105,367	329,956	336,783
Índice recuperación (en %)	**84.8**	**85.6**					85.5	86.1				

1 Excluidos los residuos de construcción y el suelo excavado.
2 Los valores para todo el Grupo consisten en las cantidades de residuos de los sitios de producción y proyecciones de otros sitios no productivos con baja generación de residuos. La extrapolación se realiza de forma similar a la metodología utilizada para los indicadores energéticos, véase el capítulo Protección del clima y adaptación al cambio climático.
3 La categoría “Otras operaciones de recuperación” incluye también el reciclado térmico.
4 Las métricas del año anterior se ajustaron debido a desviación significativa resultante de una mejora en la clasificación de tipo de tratamiento de residuos.

Desde que entraron en vigor los **ESRS** y sus obligaciones de información relacionadas, hemos estado trabajando para generar la transparencia de datos requerida con respecto a la eliminación de residuos. Actualmente, nuestros proveedores no están obligados legalmente a proporcionar datos sobre el destino final de los residuos no peligrosos. Esto nos presenta el desafío de crear una visión integral de los métodos detallados de valorización y eliminación para todos los sitios de producción. Estamos impulsando una colaboración aún más estrecha con nuestros proveedores y ya podemos asignar los métodos de valorización y eliminación requeridos a muchos flujos de residuos. En algunos casos, estos siguen siendo estimaciones, interpoladas o calculadas por nuestros especialistas ambientales en las plantas. Estamos siguiendo un enfoque conservador, asignando los residuos cuyo método de tratamiento es desconocido a la siguiente categoría inferior. Por lo tanto, se espera que con una mayor transparencia de datos, algunos residuos pasen a la siguiente categoría superior en el futuro, mejorando así el panorama general.

En el año de informe, se generó un total de 415.9 kt (2024: 442.2 kt) de residuos. Un total de 155.7 kt (2024: 159.3 kt) de residuos no fue reciclado, lo que representa el 37.4% (2024: 36.0%) del volumen total de residuos. Se generan residuos peligrosos y no peligrosos en todos los sitios de producción
.

B. 55

Residuos específicos relacionados con la producción por vehículo producido

	2025
in t	
Bus	1.5
Truck	0.9

Producto

Para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados con nuestros productos, hemos iniciado o implementado diversas acciones.

Acciones

Durante el año de informe, se inició la concepción y preparación de cursos de **capacitación en diseño ecológico**. Estos deberán completarse para el segundo trimestre del próximo año y se implementarán en toda la compañía. El objetivo es arraigar permanentemente el diseño ecológico en los procesos de R&D y permitir que nuestro equipo de desarrollo integre los principios de los Lineamientos de diseño ecológico en su trabajo diario. La capacitación incluirá ejemplos prácticos, será directamente aplicable a proyectos en curso y combinará requisitos legales, reducción de riesgos y los principios de economía circular y sostenibilidad.

Como parte de nuestras **actividades de remanufactura**, también iniciamos la producción en serie de las llamadas "Genuine Reworked Batteries" en Alemania durante el año de informe. El proyecto ofrece a los clientes de la primera generación del eActros 300/400 y del Mercedes-Benz eEconic una alternativa que ahorra recursos en comparación con las baterías de repuesto totalmente nuevas, las cuales tienen una menor huella de CO2e manteniendo una calidad de equipo nuevo, y también sirve como modelo para futuros desarrollos. Daimler Buses ya ha vendido las primeras "Genuine Reworked Batteries" para el eCitaro como piezas de repuesto, confirmando así la viabilidad práctica de este enfoque. Incluso en nuestras actividades de remanufactura de componentes convencionales, como motores de combustión, ejes y transmisiones, que se han establecido durante muchos años, los procesos también se mejoran y revisan continuamente para reducir el impacto ambiental y cumplir con los requisitos futuros.

Nuestras **actividades de reconversión** se centran en el uso de baterías después de su uso inicial en nuestros camiones y autobuses. La experiencia demuestra que, tras esta fase inicial de uso en los vehículos, las baterías se encuentran normalmente en una condición que permite su uso posterior en aplicaciones de segunda vida. Este tipo de reutilización es más eficiente en recursos que el reciclaje directo y contribuye a la transición hacia una economía circular. En Daimler Buses, se están desarrollando más a fondo los enfoques iniciales para la reconversión de baterías con el fin de crear una aplicación de segunda vida para baterías de alto voltaje. En Trucks North America, continúa el análisis sobre cómo las baterías con un estado de salud deficiente pueden utilizarse para apoyar la red eléctrica y la infraestructura de carga. La primera conexión a la red eléctrica está planificada para 2026.

En el ejercicio del informe, ampliamos aún más nuestras **actividades de reciclaje**. Junto con empresas de gestión de residuos, empresas emergentes con soluciones de reciclaje innovadoras y nuestro equipo de desarrollo interno, examinamos y evaluamos sistemáticamente prototipos de baterías con respecto a la eficiencia del reciclaje, la utilidad de los reciclados, los procesos y procedimientos de producción (por ejemplo, la unión de celdas) y los costos asociados. Este trabajo continuó y se profundizó según lo previsto en el año de informe actual; la supervisión dirigida de tesis de licenciatura y maestría también introdujo una perspectiva científica y fortaleció la base metodológica de los análisis.

Métricas

La durabilidad, la susceptibilidad de reparación, la capacidad de actualización y la reciclabilidad ya se toman en cuenta durante el desarrollo de productos para camiones y autobuses. La **reciclabilidad** de los productos considerados es del 93.6% (2024: 93.0%) del peso total a nivel de Grupo. Este valor se basa en un cálculo teórico, ya que la tasa de reciclaje real depende en gran medida de las condiciones regionales.

La **reciclabilidad de nuestros vehículos** se calcula con base en los datos de materiales de los LCAs de los vehículos seleccionados en su condición de entrega, los cuales han sido revisados metódica y críticamente por la TÜV. Se utilizó la norma ISO 22628 como enfoque metodológico y se definió un método de cálculo estandarizado de manera conjunta con todos los segmentos. Para obtener un valor a nivel de Daimler Truck, los valores de cada segmento se ponderaron con base en nuestras métricas de producción y la proporción de vehículos diésel frente a vehículos con tecnologías de propulsión alternativas (batería o hidrógeno).

Actualmente, no se dispone de datos confiables de la industria para comparar la **durabilidad de nuestros productos** (camiones y autobuses). Con base en información y evaluaciones internas, podemos asumir que la durabilidad de nuestros productos está en línea con el promedio de la industria. Esta información interna se basa en los comentarios de los clientes sobre el kilometraje, el uso y la frecuencia de reparación. Si bien estos comentarios son valiosos, aún presentan algunas limitaciones, ya que no se recopilan de manera exhaustiva para todos los vehículos.

La **determinación de las refacciones** comienza en la fase de desarrollo del producto. Equipos interdisciplinarios de desarrollo, marketing, posventa y gestión de proveedores elaboran posibles conceptos de reparación. Los criterios importantes incluyen evitar el desecho de piezas, la capacidad de servicio, la rentabilidad y la reutilización de las piezas de repuesto. Basándonos en los grupos de diseño en los que se divide todo el vehículo, analizamos todos los ensamblajes para determinar la estrategia de reparación óptima. Si una reparación es técnicamente posible, los componentes –como espejos completos, componentes del motor y asientos– se dividen en subestructuras (números de pieza individuales para pedido) y se determina la profundidad de la reparación. La profundidad de la reparación indica hasta qué punto podemos desmontar un ensamblaje en piezas individuales.

Para un asiento completo, por ejemplo, esto significa que podemos reemplazar o reparar componentes como descansabrazos, respaldos y fundas de asientos por separado. Otro factor de entrada para la definición de piezas de repuesto es el trabajo de prueba del producto, que se ocupa de los vehículos que ya están en uso. Analizamos las quejas para comprender las causas reales de los daños y definir soluciones de reparación y kits de piezas adecuados. Esto significa que podemos reemplazar selectivamente los componentes dañados y no tenemos que sustituir todo el ensamblaje.

Por lo tanto, trabajamos constantemente tanto de forma preventiva en el proceso de desarrollo del producto como de forma reactiva en el proceso de validación del mismo para mejorar nuestra gama de refacciones y alinearla con las necesidades ambientales y orientadas al cliente. Con el desarrollo continuo de la cartera de productos, se pueden ofrecer reparaciones no solo para componentes convencionales, sino también para componentes eléctricos complejos, como la batería de alto voltaje. Como parte de las reparaciones, las piezas individuales que no se vieron afectadas por un defecto generalmente pueden reutilizarse.

Taxonomía de la UE

Antecedentes
Uno de los objetivos del plan de acción de la Unión Europea ("UE") sobre el financiamiento del crecimiento sustentable (Finanzas 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. 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 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]

Además, de acuerdo con el Acto Delegado (UE) 2023/2486, de 27 de junio de 2023, se analizó y examinó la distribución de actividades entre los objetivos ambientales 1-6. Sobre esta base se podría determinar que no existe superposición en los objetivos ambientales. En consecuencia, sólo el objetivo ambiental de mitigación del cambio climático es esencial.

Daimler Truck ha clasificado las siguientes actividades como admisibles para para la taxonomía de conformidad con el Reglamento sobre Taxonomía en relación con el objetivo ambiental de mitigación del cambio climático:

- 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, automóviles de pasajeros 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.
Daimler Truck ha clasificado las siguientes actividades como elegibles para la taxonomía de conformidad con el Reglamento de Taxonomía en lo que respecta al objetivo ambiental de transición a una economía circular

- Actividad 5.4 - Reacondicionamiento y reventa de vehículos usados

De conformidad con la Actividad 5.4, Daimler Truck incluye camiones y autobuses usados independientemente de sus emisiones de CO_2 como admisibles par la taxonomía.

Alineación con la Taxonomía
De conformidad con el Reglamento de Taxonomía de la UE, se considera que una actividad está alineada con la taxonomía si:

- Hace una contribución significativa a un objetivo medioambiental definido en el Reglamento de Taxonomía satisfaciendo el criterio específico de selección técnico.
- 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 imposición fiscal y la competencia leal. Una actividad económica sólo puede considerarse ecológicamente sustentable si se cumplen todos los criterios.

1 Véase la pregunta dos en la "Comunicación de la Comisión sobre la interpretación de determinadas disposiciones legales del Acto Delegado de Divulgación de Información en virtud del Artículo 8 del Reglamento de Taxonomía de la UE sobre la notificación de actividades económicas y activos elegibles" de la Comisión Europea del 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 el ejercicio del informe 2025, las divulgaciones se refieren exclusivamente a la admisibilidad de las actividades económicas según la taxonomía. No se ha realizado ninguna evaluación de alineación con la taxonomía. El nuevo Reglamento Delegado (UE) 2026/73 es aplicable para el año de informe 2025. De acuerdo con este reglamento, las evaluaciones de alineación con la taxonomía pueden omitirse para las actividades económicas que, en conjunto, representen menos del 10% de los respectivos indicadores clave de desempeño (KPIs) de ingresos, gastos de capital o gastos operativos. Las actividades económicas asociadas con los sectores C.29.1 (Fabricación de vehículos de motor y motores para vehículos de motor), N.77.1 (Alquiler de vehículos de motor) y G.45 (Comercio al por mayor y al por menor y reparación de vehículos de motor) se clasifican como no materiales, ya que todas las actividades se encuentran por debajo del umbral de materialidad del 10% y, por lo tanto, califican como “actividades no materiales” de conformidad con el Artículo 2(1a) del Reglamento Delegado (UE) 2026/73. Por esta razón, no se ha realizado ni una evaluación ni una divulgación de la alineación con la taxonomía. En este contexto, esto también significa que la Categoría A de CapEx y la Categoría A de OpEx no se toman en cuenta.

Las actividades afectadas se presentan por separado en la tabla de reporte para garantizar la transparencia respecto a aquellas que caen por debajo del umbral de materialidad.

Salvaguardas mínimas

Aunque en 2025 no se realizó una evaluación de alineación con la taxonomía –y, por lo tanto, tampoco un análisis explícito de los requisitos de salvaguardas mínimas bajo la Taxonomía de la UE–, Daimler Truck proporciona, no obstante, información sobre dichas salvaguardas. Esto refleja la consideración continua de Daimler Truck en las siguientes áreas, independientemente de la Taxonomía de la UE:

– Derechos humanos, incluyendo derechos laborales
– Corrupción y soborno
– Imposición fiscal
– Competencia leal

Estos aspectos están firmemente arraigados en las políticas, procesos y sistemas de gestión de todo el Grupo. Su efectividad se revisa regularmente como parte del proceso de debida diligencia a nivel de todo el Grupo y se desarrolla más a fondo cuando es necesario.

No se identificaron riesgos elevados relacionados con las salvaguardas mínimas durante el año del informe. Se cuenta con medidas preventivas y correctivas para todas las áreas relevantes. No se detectaron Infracciones a través de los mecanismos de control y quejas establecidos.

Información sobre los tres indicadores del rendimiento

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. 57**, **B. 58** y **B. 59**. Las actividades 3.3, 6.3, 6.5 y 6.6 están plenamente asignadas al objetivo medioambiental de 1 "mitigación del cambio climático" y la actividad 5.4 se asigna al objetivo medioambiental 4 “Transición a una economía circular”.

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.

Efectos de las operaciones discontinuadas sobre la información de la Taxonomía de la UE

El 10 de junio de 2025, Daimler Truck AG, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), Toyota Motor Corporation (Toyota) e Hino Motors Ltd. (Hino) finalizaron los acuerdos para la integración de Mitsubishi Fuso e Hino.

Los criterios para la clasificación como activos y pasivos disponibles para la venta y como operaciones discontinuadas se cumplieron el 6 de junio de 2025. De acuerdo con la IFRS 5, las operaciones continuas se presentan en el estado de resultados consolidado para el periodo de informe y el año anterior; la utilidad o pérdida después de impuestos de las operaciones discontinuadas se muestra en una línea separada. La información presentada en la Taxonomía de la UE con respecto a los Ingresos y OpEx se refiere a las operaciones continuas. Las cifras del año anterior han sido reexpresadas en consecuencia.

En el estado consolidado de situación financiera, los activos y pasivos del subgrupo Mitsubishi Fuso se presentaron como activos y pasivos disponibles para la venta desde el 6 de junio de 2025. Por lo tanto, el KPI de CapEx para el subgrupo Mitsubishi Fuso se incluye únicamente hasta el 6 de junio de 2025
.

B. 56

Formato I:
Proporción del volumen de negocios, CapEx y OpEx de productos o servicios asociados con actividades económicas admisibles para la taxonomía o alineadas con la taxonomía: divulgación correspondiente al año 2025

					Desglose por objetivos medioambientales de actividades admisibles para la Taxonomía										
	Total	**Proporción de actividades Admisibles para Taxonomía**	**Actividades Alineadas con la Taxonomía**	**Proporción de Actividades Alineadas con la Taxonomía**	Mitigación del Cambio Climático	Adaptación al Cambio Climático	Agua	Contaminación	Economía Circular	Biodiversidad	**Proporción de actividad habilitadora**	**Proporción de actividad transicional**	**Actividades no evaluadas consideradas no materiales**	**Actividades Alineadas con la Taxonomía en el año 2024**	**Proporción de Actividades Alineadas con la Taxonomía en el año 2024**
Actividades Económicas	€ millones	%	€ millones	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	€ millones	%
Volumen de Negocios	**45,530**	**97.2**	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5	760	1.5
CapEx	**3,216**	**98.2**	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.4	3,585	9.9
OpEx	**2,599**	**96.7**	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2,784	14.1

B. 57

Volumen de Negocios
Formato II:
Proporción de volumen de negocios por productos o servicios relacionados con actividades alineadas a la Taxonomía - información cubre ejercicio 2025

					Criterios Sustanciales de Contribución								
	Código	Volumen de Negocios Admisible para Taxonomía	Volumen de Negocios Alineado a Taxonomía	Volumen de Negocios Alineado a Taxonomía	Mitigación de Cambio Climático	Adaptación al Cambio Climático	Agua	Contaminación	Economía Circular	Biodiversidad	Categoría actividad habilitadora	Categoría actividad transicional	Proporción de alineado a Taxonomía en Admisible para Taxonomía
Actividades Económicas		%	Mio. €	%	%	%	%	%	%	%	E	T	%
Manufactura de tecnologías de bajo carbono para transporte	CCM 3.3	89.9	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Reacondicionamiento y reventa de vehículos usados	CE 5.4	1.0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros por carretera	CCM 6.3	0.8	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Transporte mediante motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0.1	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Servicios de transporte de carga por carretera	CCM 6.6	5.4	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Suma de alineación por objetivo					**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**			0.0
Total Volumen de Negocios		97.2	**0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**			0.0

B. 58

Gasto de capital (CapEx)
Formato II:
Proporción de volumen de negocios por productos o servicios relacionados con actividades económicas alineadas a la Taxonomía - información para el ejercicio 2025

					Criterios Sustanciales de Contribución								
	Código	CapEx Admisible para Taxonomía	CapEx Alineado a Taxonomía	CapEx Alineado a Taxonomía	Mitigación del Cambio Climático	Adaptación al Cambio Climático	Agua	Contaminación	Economía Circular	Biodiversidad	Categoría actividad habilitadora	Categoría actividad transicional	Proporción de alineado a Taxonomía en Admisible para Taxonomía
Actividades Económicas		%	Mio. €	%	%	%	%	%	%	%	E	T	%
Manufactura de tecnologías de bajo carbono para transporte	CCM 3.3	84.1	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Reacondicionamiento y reventa de vehículos usados	CE 5.4	2.3	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros por carretera	CCM 6.3	0.4	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Transporte mediante motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0.1	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Servicios de transporte de carga por carretera	CCM 6.6	11.3	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Suma de alineación por objetivo					**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**			0.0
Total CapEx		98.2	**0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**			0.0

B. 59

Gasto de Operación (OpEx)
Formato II:
Proporción de volumen de negocios por productos o servicios relacionados con actividades económicas alineadas a la Taxonomía - información para el ejercicio 2025

					Criterios Sustanciales de Contribución								
	Code	OpEx Admisible para Taxonomía	OpEx Alineado a Taxonomía	OpEx Alineado a Taxonomía	Mitigación del Cambio Climático	Adaptación al Cambio Climático	Agua	Contaminación	Economía Circular	Biodiversidad	Categoría actividad habilitadora	Categoría actividad transicional	Proporción de alineado a Taxonomía en Admisible para Taxonomía
Actividades Económicas		%	Mio. €	%	%	%	%	%	%	%	E	T	%
Manufactura de tecnologías de bajo carbono para transporte	CCM 3.3	96.7	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Reacondicionamiento y reventa de vehículos usados	CE 5.4	0.0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros por carretera	CCM 6.3	0.0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Transporte mediante motocicletas, automóviles de pasajeros y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0.0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Servicios de transporte de carga por carretera	CCM 6.6	0.0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
Suma de alineación por objetivo					**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**			0.0
Total OpEx		96.7	**0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**	**0.0**			0.0

Volumen de Negocios
La proporción de actividades admisibles para para la taxonomía y alineadas con la taxonomía del volumen de negocios total en el ejercicio del informe 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 ejercicio 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 € 45,530 millones en el ejercicio 2024 (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 para taxonomía). Se ha excluido el volumen de negocio no relacionado con la producción o el arrendamiento financiero de vehículos.

Gasto 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. El KPI CapEx para el subgrupo Mitsubishi Fuso se incluye solo hasta el 6 de junio de 2025. El crédito mercantil adquirido no se incluye.

Para determinar el numerador, se analizan las inversiones para identificar si están relacionadas con la producción o el arrendamiento financiero/financiamiento de vehículos o Reacondicionamiento y reventa de vehículos usados.

En el año de informe 2025, solo el plan de CapEx (CapEx B) se tomará en cuenta para la alineación con la taxonomía. El plan de CapEx cubre un periodo de cinco años y las inversiones incluidas pueden asignarse exclusivamente a la actividad 3.3 bajo el objetivo ambiental de Mitigación del Cambio Climático. Los costos de investigación y desarrollo capitalizados que se incluyen se relacionan con el desarrollo de vehículos eléctricos de batería (BEV) y vehículos eléctricos de celda de combustible (FCEV).

Los hitos importantes del plan de CapEx, como la finalización de los principales proyectos de desarrollo, se publican regularmente en el sitio web de Daimler Truck Group. El plan de CapEx incluye gastos en un rango de € 1,100 millones a € 1,300 millones, los cuales están previstos para el periodo de 2026 a 2030. Durante este plazo, se espera que se cumplan los criterios de alineación con la taxonomía. La variación en los montos de inversión dentro del rango especificado en comparación con el año anterior se atribuye principalmente al ajuste en la velocidad de la transformación y a los ajustes asociados en los planes de inversión. Se puede encontrar más información en el capítulo E Objetivos y Estrategia.

Los criterios para la clasificación como activos y pasivos mantenidos para la venta y como operación discontinuada del subgrupo Mitsubishi Fuso se cumplieron el 6 de junio de 2025.

Gasto de operación
El KPI para los gastos de operación es la proporción de los gastos operativos admisibles para la taxonomía o alineados con ella respecto a los costos directos no capitalizados pertinentes (investigación y desarrollo, medidas de renovación de edificios, arrendamientos a corto plazo, mantenimiento y reparación) en el año de informe.

El total de los gastos de operación de las operaciones continuas que se incluirán en el denominador comprende el volumen conforme al Anexo 1 del Acto Delegado sobre el Artículo 8 del Reglamento de Taxonomía.

En el ejercicio del informe 2025, solo el Plan de OpEx (OpEx B) se tomará en cuenta para la alineación con la taxonomía. El Plan de OpEx se considera parte del Plan de CapEx y cumple con los criterios allí establecidos.

El Plan de OpEx tiene un rango de gastos de € 1,100 millones a € 1,300 millones, los cuales están previstos para el periodo de 2026 a 2030.



Social

Nuestra Gente (ESRS S1)

Más de 100,000 personas en todo el mundo contribuyen al éxito de nuestra Compañía con sus habilidades, ideas y compromiso: Nuestros empleados deben estar en el centro de todo lo que hacemos. Queremos crear para ellos un entorno de trabajo en el que se priorice la seguridad, la salud y el bienestar laboral. Estamos comprometidos con un entorno de trabajo seguro, justo e inclusivo en el que nuestros empleados puedan desarrollar todo su potencial.

Nuestros empleados juegan un papel decisivo en la configuración de nuestra Compañía. Queremos fomentar su compromiso y ampliar sus oportunidades de dar forma a las cosas. Con nuestra “Cultura de Impacto” nos centramos en trabajar juntos: como equipo global, creamos progreso juntos porque cada individuo cuenta y hace la diferencia. Lo que hacemos tiene un impacto.

Impactos, riesgos y oportunidades Materiales

El cambio tecnológico, en particular, trae consigo oportunidades y riesgos en relación con nuestra propia fuerza laboral. Como parte de la transformación de nuestros productos, surgen nuevos requisitos de calificación, que plantean desafíos tanto en la calificación de la fuerza laboral existente como en la adquisición de talento. Estrechamente vinculado a esto, temas como la diversidad y una cultura corporativa positiva abren oportunidades en la transformación.

En la Tabla B. 60 se muestran los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la fuerza laboral propia de la Compañía.

B. 60

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la fuerza laboral propia

Categoría	Título	Descripción
Impacto Positivo ○●○ ■ □ □	**Nuestras actividades comerciales crean puestos de trabajo en 30 países**	Los puestos de trabajo seguros contribuyen al crecimiento económico y, por lo tanto, proporcionan un sustento seguro para nuestros empleados.
Impactos Negativos ○●○ ■ □ □	**Los cambios tecnológicos generan cambios en las exigencias de nuestros empleados y, por lo tanto, pueden generar un mayor estrés laboral**	Los cambios tecnológicos en nuestros productos (por ejemplo, vehículos eléctricos a batería y a base de hidrógeno) generan mayores exigencias a nuestros empleados, lo que puede resultar en una mayor necesidad de formación y medidas de formación continua, así como en una mayor carga de trabajo para nuestros empleados en ausencia de recursos y apoyo.
	Una gestión inadecuada de la seguridad y la salud en el trabajo puede dar lugar a problemas de salud	A pesar de una gestión bien establecida de la seguridad y la salud en el trabajo, los accidentes o enfermedades relacionados con el trabajo nunca pueden evitarse por completo.
Oportunidades ○●○	**Una cultura corporativa atractiva puede atraer talento**	Nuestra atractiva cultura corporativa, apoyada por la marca del empleador, así como por sólidos programas para jóvenes y un reclutamiento específico para grupos objetivo, puede atraer talento en todo el mundo y así asegurar el acceso a trabajadores calificados.
	La diversidad en el entorno laboral puede promover la creatividad y el rendimiento	Una fuerza laboral diversa puede conducir a una mayor creatividad, mayor productividad, mejor toma de decisiones y un mayor compromiso de los empleados, lo que a su vez mejora el desempeño y los resultados financieros.
Riesgos ○●○	**Ignorar los derechos humanos puede resultar en riesgos financieros y de reputación significativos**	Las posibles violaciones a los derechos humanos pueden generar riesgos financieros y de reputación.
	Las nuevas habilidades requeridas pueden generar desafíos en la adquisición de talento y la capacitación de los empleados	El cambio tecnológico en nuestra industria puede crear desafíos relacionados con la falta de disponibilidad de trabajadores suficientemente calificados, ya que pueden presentarse retrasos en la contratación de personal especializado y en la capacitación de nuestros empleados.
	El trato desigual en las relaciones laborales puede generar riesgos financieros y de reputación	El trato desigual y la discriminación dentro de nuestra propia fuerza laboral pueden tener un impacto negativo en nuestros empleados y derivar en riesgos financieros y de reputación.

●○○ hacia arriba ○●○ operaciones propias ○○● hacia abajo ■ □ □ corto plazo ■ ■ □ mediano plazo ■ ■ ■ largo plazo

Nuestras políticas

En Daimler Truck, tenemos diversas políticas diseñadas para abordar desafíos en la gestión de relaciones con empleados de forma estructurada. Adicionalmente, las políticas establecen principios esenciales para nuestras acciones.

Además de la declaración de la política sobre responsabilidad social y derechos humanos **B. 61**, se presentan las siguientes políticas en forma tabulada, asignadas a las respectivas áreas de temas:

- Acuerdos de Compañía **B. 66**
- Política Maestra de Infracciones e Investigación **B. 70**
- Política Maestra de Cumplimiento en RH **B. 71**
- Política Maestra sobre Salud y Seguridad Laboral **B. 75**
- Política Maestra de Compensaciones a Nivel Mundial **B. 78**

B. 61

Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos en Daimler Truck

Categoría	Descripción
Contenido más importante	En la Declaración de Principios, reconocemos nuestra responsabilidad social y resumimos nuestro compromiso de respetar los derechos humanos. Esta Declaración de Principios complementa nuestro compromiso bajo el Código de Conducta de Daimler Truck y describe el enfoque, los procesos y las medidas para respetar los derechos humanos en Daimler Truck. Se basa en estándares internacionales como los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos. El contenido importante incluye: – Compromiso con los derechos humanos y las buenas condiciones de trabajo, en particular: • Rechazo al trabajo infantil, al trabajo forzado y a la trata de personas, y compromiso con su abolición efectiva • Promoción de la igualdad de oportunidades y rechazo a cualquier tipo de discriminación • Compromiso con la protección de la salud y la seguridad en el trabajo • Promoción de la educación y la formación para todos los empleados – Descripción de nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento de Derechos Humanos, nuestro enfoque sistemático para cumplir con las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos – Gobierno y responsabilidades para la implementación y el seguimiento de la Declaración de Principios – Acceso a la reparación de Infracciones de derechos humanos y nuestro sistema de denuncia *SpeakUp*
Objetivos generales	El objetivo general es reforzar nuestro compromiso con la responsabilidad social y el respeto de los derechos humanos. Sirve como base para nuestras actividades en el ámbito de los derechos humanos y proporciona una orientación clara tanto a las partes interesadas internas como externas, especialmente a nuestros empleados.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	Prevención de la discriminación y de las Infracciones de los derechos humanos, reduciendo así los riesgos reputacionales y financieros.
Proceso de monitoreo	La gestión de riesgos para el cumplimiento de las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos –como se describe en la declaración de política– es supervisada por el responsable de derechos humanos del Grupo Daimler Truck. Además, los empleados y terceros externos en todo el mundo pueden denunciar posibles Infracciones de los derechos humanos a través de los canales de nuestro sistema de denuncia *SpeakUp*.
Alcance	Esta regulación se aplica a todos los empleados y miembros de los órganos de administración de Daimler Truck Holding AG y de todas las compañías controladas del Grupo.
Nivel responsable de la organización	Los miembros de los órganos ejecutivos de Daimler Truck son responsables de implementar la declaración de política. La implementación local es responsabilidad de los gerentes de cada ubicación. El departamento de Legal & Compliance de Daimler Truck AG, que informa directamente al Presidente y CEO, es responsable de todas las actividades transversales de derechos humanos. Este departamento trabaja en estrecha colaboración con los departamentos especializados responsables de la implementación operativa de la debida diligencia en materia de derechos humanos dentro del Grupo, en particular, Recursos Humanos y Adquisiciones.
Referencia a estándares iniciativas de terceros	En este contexto, nos comprometemos, entre otros, a respetar los siguientes estándares internacionales: Declaración Universal de los Derechos Humanos, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, los 10 Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas y las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.
Consideración de intereses de partes interesadas	La Declaración de Principios fue acordada y adoptada por el Consejo junto con el comité general de empresa, la representación global de los empleados de Daimler Truck y la asociación sindical internacional *industriAll Global Union* en noviembre de 2022.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La Declaración de Principios está disponible en más de diez idiomas en el sitio web del Grupo Daimler Truck. Los empleados del Grupo Daimler Truck también fueron informados sobre la Declaración de Principios a través de diversos canales de comunicación interna, por ejemplo, a través de la intranet de la empresa. Nuestros proveedores también pueden acceder a la declaración de política a través del Portal de Proveedores de Daimler Truck y también fueron informados de su adopción.

Nuestro Código de Conducta de Daimler Truck B. 31 refuerza nuestro compromiso fundamental de respetar los derechos humanos. En él se describen los principios clave que guían a todos los empleados del Grupo Daimler Truck para tomar decisiones responsables, incluso en situaciones de negocio desafiantes. Toda la información relevante sobre el Código de Conducta de Daimler Truck se puede encontrar en el capítulo E Gobierno de la sustentabilidad y en el capítulo E Cultura corporativa responsable

Nuestros empleados

Los impactos, riesgos y oportunidades afectan a los empleados dentro de la propia fuerza laboral de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG, así como a las compañías controladas del Grupo Daimler Truck.

La definición de empleados en el año de informe se basa en todas las personas con un contrato activo, ya sea por tiempo determinado o permanente, con una empresa del Grupo, medido por número de personas (headcount), incluyendo directivos, empleados de tiempo parcial, empleados locales, empleados internacionales, aprendices y pasantes, incluyendo estudiantes de doctorado, maestría y licenciatura, y estudiantes que realizan investigaciones en la Compañía como parte de una tesis, así como empleadas con licencia de maternidad y empleados con incapacidad por enfermedad a largo plazo. El número total de trabajadores externos, también medido en personas, incluye a todas las personas que realizan principalmente "actividades de empleo" en el área de "colocación y suministro de personal" (código NACE N78), incluyendo, por ejemplo, trabajadores temporales y de agencia.

A través de nuestro modelo de negocio, nos enfocamos en particular en dos grupos de empleados: nuestros empleados en producción y nuestros empleados en administración. En principio, no diferenciamos entre estos grupos al evaluar los impactos, riesgos y oportunidades materiales. Sin embargo, debido a la transformación de nuestros productos y tecnologías de propulsión, las medidas difieren naturalmente, por ejemplo, en seguridad laboral, reentrenamiento, capacitación y la contratación de trabajadores calificados.

Métricas

Todas las métricas relacionadas con nuestros empleados en este capítulo se determinan sobre la base de la fuerza laboral total en número de personas. La base para determinar las métricas es el número de todos los empleados que estaban contratados en Daimler Truck Group al 31 de diciembre de 2025.

El número de empleados subyacente corresponde al número que se muestra en la tabla B. 62. La métrica sobre salarios justos (S1-10) se recopiló de las subsidiarias, que en conjunto cubren el 100% del número total de empleados. Para las métricas de brecha salarial de género y compensación total (S1-16), se realizó una estimación basada en datos de más del 95% de la fuerza laboral global. Todas las demás métricas de este capítulo, excluyendo las de salud y seguridad, se recopilan de todas las subsidiarias dentro del alcance de consolidación que emplean personas.

B. 62

Número de empleados detallado por género

Género[1]	2025	2024
Masculino	**90,125**	92,753
Femenino	**18,308**	18,617
Otros[2]	**0**	0
No informado	**43**	45
Total empleados	**108,476**	111,415

1 Género de acuerdo con declaraciones del empleado

2 Debido a que el número de empleados del género “Otros” es cero, no se incluye a continuación

B. 63

Número de empleados, detallado por país[1]

País	2025	2024
Alemania	**37,763**	38,277
EE. UU.	**16,240**	18,106
México	**n/a**	11,023
Japón	**10,419**	10,632
Resto	**44,054**	33,377
Total empleados	**108,476**	111,415

1 Los países con 50 o más empleados representando por lo menos 10% del número total de empleados.

B. 64

Número de empleados, detallado por tipo de empleo

	2025	2024
Tiempo completo	**105,325**	108,196
Masculino	**88,923**	91,527
Femenino	**16,359**	16,623
No informado	**43**	44
Medio tiempo	**3,151**	3,219
Masculino	**1,202**	1,224
Femenino	**1,949**	1,994
No informado	**0**	1
Total empleados	**108,476**	111,415

B. 65

Número de empleados, detallado por tipo de contrato, género y región

		Total		Africa		Asia		Australia		Europa		América del Norte		América Latina[1]	
Tipo de contrato	**Género**	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
Número de empleados permanentes	Masculino	**84,496**	87,567	**1,213**	1,260	**13,775**	14,064	**146**	154	**40,968**	41,395	**21,128**	23,361	**7,266**	7,333
	Femenino	**16,690**	17,309	**276**	282	**2,463**	2,389	**86**	91	**7,453**	7,533	**5,275**	5,859	**1,137**	1,155
	No informado	**43**	43	**0**	0	**2**	8	**4**	0	**14**	13	**23**	22	**0**	0
	Total	**101,229**	104,919	**1,489**	1,542	**16,240**	16,461	**236**	245	**48,435**	48,941	**26,426**	29,242	**8,403**	8,488
Número de empleados temporales	Masculino	**5,619**	5,186	**143**	104	**1,250**	1,508	**15**	10	**3,610**	3,110	**43**	71	**558**	383
	Femenino	**1,618**	1,308	**136**	96	**174**	141	**11**	12	**992**	839	**40**	45	**265**	175
	No informado	**0**	2	**0**	0	**0**	1	**0**	0	**0**	1	**0**	0	**0**	0
	Total	**7,237**	6,496	**279**	200	**1,424**	1,650	**26**	22	**4,602**	3,950	**83**	116	**823**	558
Número de empleados sin horas garantizadas	Masculino	**10**	0	**0**	0	**10**	0	**0**	0	**0**	0	**0**	0	**0**	0
	Femenino	**0**	0	**0**	0	**0**	0	**0**	0	**0**	0	**0**	0	**0**	0
	Total	**10**	0	**0**	0	**10**	0	**0**	0	**0**	0	**0**	0	**0**	0
Total	Masculino	**90,125**	92,753	**1,356**	1,364	**15,035**	15,572	**161**	164	**44,578**	44,505	**21,171**	23,432	**7,824**	7,716
	Femenino	**18,308**	18,617	**412**	378	**2,637**	2,530	**97**	103	**8,445**	8,372	**5,315**	5,904	**1,402**	1,330
	No informado	**43**	45	**0**	0	**2**	9	**4**	0	**14**	14	**23**	22	**0**	0
	Total	**108,476**	111,415	**1,768**	1,742	**17,674**	18,111	**262**	267	**53,037**	52,891	**26,509**	29,358	**9,226**	9,046

1 Excluyendo a México

La participación de nuestros empleados

Comité de empresa y representantes de empleados
Queremos promover el compromiso y la cooperación de todos los empleados y garantizar que nos tratemos unos a otros abiertamente y con respeto. Esto ha demostrado una vez más que podemos confiar en una cooperación constructiva con los representantes de los trabajadores y los sindicatos. Una de nuestras creencias fundamentales es trabajar juntos en un espíritu de confianza con los representantes elegidos de los empleados y los sindicatos. Ésta es la única manera de superar con éxito los numerosos desafíos y aprovechar las oportunidades juntos.

Reconocemos el derecho de nuestros empleados a formar representantes de los trabajadores, a negociar colectivamente para regular las condiciones de trabajo y su derecho a huelga según la legislación aplicable. En base a esto, es nuestra preocupación común acordar regulaciones y soluciones constructivas que beneficien a la empresa y a los empleados y así formar una base sostenible y sólida para un futuro exitoso para Daimler Truck.

A nivel internacional, el Comité de Empresa Europeo (EWC) y el Comité Mundial de Empleados (WWC), los cuales se agrupan bajo una misma estructura, han continuado con su labor.

A nivel internacional, el Comité de Empresa Europeo (CEE) y el Comité Mundial de Empleados (CME), agrupados bajo un mismo techo, han continuado con sus trabajos. Se reúnen dos veces al año, una virtualmente y otra en forma física. Quieren que esta cooperación internacional sirva de modelo a seguir en todo el mundo. Actualmente están representados 16 países en función del número de empleados que tienen, con un total de 28 representantes enviados. En nuestras empresas del Espacio Económico Europeo, tenemos acuerdos de representación a través de un comité de empresa europeo, un comité de empresa de una Societas Europaea (SE) o un comité de empresa de una Societas Cooperativa Europaea (SCE). Puede encontrar más información sobre el comité de empresa y los comités internacionales en
w www.daimlertruck.com/en/works-council/international-councils.

Los representantes de los trabajadores elegidos para el período electoral legalmente previsto actuaron en distintos niveles sobre la base de la Ley de Codeterminación y de la Ley de estatutos de Empresa. El Comité de Vigilancia se centró en la estrategia de Daimler Truck, incluida su relación con el éxito económico y la sustentabilidad. Además, un enfoque particular de la cooperación global es el diseño exitoso de la transformación hacia una movilidad libre de CO_2e y la digitalización. El objetivo común es crear una compañía económicamente sustentable y exitosa, ofreciendo al mismo tiempo seguridad social para el empleo.

En el ejercicio fiscal 2025, Daimler Truck lanzó el programa de eficiencia "Cost Down Europe". Con este programa, la Compañía tiene como objetivo reducir los costos recurrentes anuales en más de € 1.0 miles de millones para 2030. Para lograrlo, la Compañía y el comité general de empresa acordaron medidas para reducir costos, aumentar la flexibilidad e implementar reducciones de la fuerza laboral de manera socialmente responsable, creando así perspectivas a futuro para las plantas alemanas.

También se incluyeron disposiciones clave en un convenio colectivo orientado al futuro con el sindicato IG Metall. Estas incluyen, entre otras cosas, la prohibición de despidos por causas económicas hasta finales de 2034, la preservación de las plantas y la actualización de los respectivos escenarios futuros. La Compañía utilizará el desgaste natural (rotación voluntaria) y opciones ampliadas de jubilación anticipada para reducir las vacantes de una manera socialmente responsable.

B. 66

Acuerdos de Compañía

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Los acuerdos generales de la Compañía cubren la promoción de las mujeres, la inclusión, el trato justo en el lugar de trabajo, las regulaciones básicas (por ejemplo, protección de la salud), la remuneración, los beneficios sociales y adicionales, y el esquema de pensiones.
Objetivos generales	Establecimiento de políticas vinculantes para todos los empleados sobre los temas respectivos establecidos en los acuerdos de Compañía.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	Cada uno de los acuerdos de Compañía se relaciona con dimensiones individuales de impactos y riesgos negativos materiales, así como con impactos y oportunidades positivos (por ejemplo, remuneración, beneficios sociales y adicionales, promoción de la compatibilidad entre la familia y la carrera, capacitación y educación continua, mayor satisfacción de los empleados).
Proceso de monitoreo	Los procesos de monitoreo están regulados dentro del respectivo acuerdo de Compañía.
Alcance	La información sobre el alcance de aplicación se puede encontrar en el respectivo acuerdo de Compañía.
Nivel responsable de la organización	El departamento de Recursos Humanos responsable.
Referencia a estándares e iniciativas de terceros	Los coordinadores sindicales nominados por *industriAll European Trade Union* e *industriAll Global Union* asisten al EWC/WWC (Comité de Empresa Europeo/Comité de Empresa Mundial) como expertos permanentes. Tienen el derecho de asistir a todas las reuniones, incluidas las del EWC/WWC y el JCC (Comité Conjunto de Consulta).
Consideración de intereses de partes interesadas	Los acuerdos de Compañía se negocian y concluyen entre Daimler Truck como empleador y el comité de empresa como representante de los intereses de los empleados. Esto significa que se toman en cuenta los intereses de la Compañía y de los empleados.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	Todos los acuerdos de Compañía están disponibles para todos los empleados en cualquier momento a través de la plataforma central de políticas.

Métricas

Durante el año de informe, 7,820 empleados dejaron la Compañía (2024: 7,583). La tasa de **rotación de personal** en el año de informe fue del 7.6% (2024: 7.4%). La rotación de personal incluye a todos los empleados permanentes que dejaron la Compañía voluntariamente durante el ejercicio fiscal o debido a despido, jubilación o fallecimiento. La tasa de rotación representa este número en relación con el número promedio de empleados permanentes en el año de informe. También se puede encontrar información sobre el número total de empleados en el capítulo E Perfil Corporativo.

Nuestros empleados en el EEE (Espacio Económico Europeo) están cubiertos por varios **contratos colectivos**. La proporción de empleados cubiertos por convenios colectivos en el EEE es del 94.7%[1] (2024: 96.0%).

B. 67

Cobertura de contratos colectivos de trabajo y diálogo social

Índice cobertura	Cobertura de contrato colectivo de trabajo	Diálogo social
	Empleados EEA	Empleados EEA
	Países con > 50 empleados y más del 10% de fuerza laboral	Países con > 50 empleados y más del 10% de fuerza laboral
0-19%		
20-39%		
40-59%		
60-79%		
80-100%	**Alemania (96%)**	**Alemania (98%)**

1 El porcentaje se calcula utilizando la siguiente fórmula: [(número de empleados cubiertos por convenios colectivos en el EEE) / (número de empleados en el EEE)] x 100.

Encuesta de empleados

Nuestra encuesta de empleados es una herramienta importante para establecer un diálogo directo 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 para determinar dónde nos encontramos en áreas como satisfacción, compromiso, cumplimiento y salud, y en qué áreas tenemos potencial de desarrollo. Se alienta a los directivos a dialogar con sus empleados y tomar las medidas apropiadas para garantizar el desarrollo continuo.

Este año se llevó a cabo nuevamente la encuesta de empleados a nivel de toda la Compañía. Con más de 100,000 empleados, la tasa de participación aumentó al 88% (2024: 85%). Los resultados muestran una tendencia estable en todos los temas, con un desarrollo ligeramente positivo. En una escala de cinco puntos (donde 1 = totalmente en desacuerdo y 5 = extremadamente satisfecho), la satisfacción general de los empleados con la Compañía promedió 4.07 (2024: 4.06), y el compromiso (*engagement*), que describe el vínculo emocional de los empleados con nuestra Compañía, promedió 3.92 (2024: 3.86). El avance en nuestra área de proceso de seguimiento —la discusión de los resultados y la derivación de medidas adecuadas para el desarrollo de la fuerza laboral— es particularmente alentador. En 2025, debido a su mayor relevancia, en lugar de un valor de índice, se conservó un solo indicador de alta validez, cuyo valor promedio aumentó a 3.87 (2024: 3.77). Queremos ampliar aún más estos avances positivos y aprovechar la disposición de todos los empleados para dar forma de manera colaborativa a nuestra cultura corporativa. El miembro del Consejo responsable de Recursos Humanos es el encargado de todos los tipos de participación mencionados

Canales de información para nuestros empleados

Contamos con un sistema global de denuncia de irregularidades llamado SpeakUp para la presentación de informes anónimos y no anónimos y la investigación de posibles Infracciones y mala conducta. En el ejercicio de la información, encuestamos nuevamente a nuestros empleados sobre su nivel de conocimiento de las estructuras y su confianza en el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Para apoyar esta transparencia, realizamos periódicamente diversas medidas de comunicación.

Métricas

La tabla B. 68 incluye información sobre casos relacionados con derechos humanos.

B. 68

Quejas, casos y responsabilidad financiera relacionados con derechos humanos

	2025	2024
Quejas recibidas[1]	**266**	245
Casos de discriminación, acoso sexual y racismo	**7**	3
Quejas presentadas ante los Puntos de Contacto Nacionales de la OCDE para Empresas Multinacionales	**0**	0
Multas, sanciones o daños importantes (en €)	**0**	0
Casos graves d derechos humanos[2,3]	**0**	0
Casos de incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, o las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.	**0**	0
Multas, sanciones o daños importantes (en €)	**0**	0

1 Ajuste retroactivo de la cifra del año anterior debido a una revisión y categorización posterior.

2 Los casos graves de derechos humanos incluyen, por ejemplo, trabajo forzado, trata de personas o trabajo infantil.

3 Ajuste retroactivo de la cifra del año anterior, ya que la definición subyacente fue revisada durante el periodo del informe. El caso en cuestión ya no cumple con los criterios según la nueva definición y, por lo tanto, ha sido eliminado del reporte.

Además de las 266 quejas, se recibieron siete casos de discriminación. De estos, seis entraron en la categoría de "acoso sexual" y uno en la de "racismo". Se investigó un caso, pero no se encontró ninguna violación. En cinco casos, la sospecha se confirmó tras la investigación. Un caso aún se encontraba bajo investigación en el año del informe. La Compañía decide las medidas adecuadas basándose en aspectos de proporcionalidad y equidad. Dependiendo de la gravedad de los casos, las medidas correctivas pueden ir desde el despido hasta denuncias penales.

Las medidas de personal tomadas en el año de informe 2025 incluyeron despidos extraordinarios, una amonestación final y un acuerdo de separación. A los afectados también se les ofrece asesoría social. Se puede encontrar más información sobre nuestro sistema de denuncia SpeakUp en el capítulo E Cultura corporativa responsable.

No existe ningún caso que pueda considerarse como un incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo o las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales. Esta evaluación se basa en una revisión interna que no encontró evidencia de Infracciones a las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos hacia la propia fuerza laboral de la Compañía.

Cumplimiento de Recursos Humanos

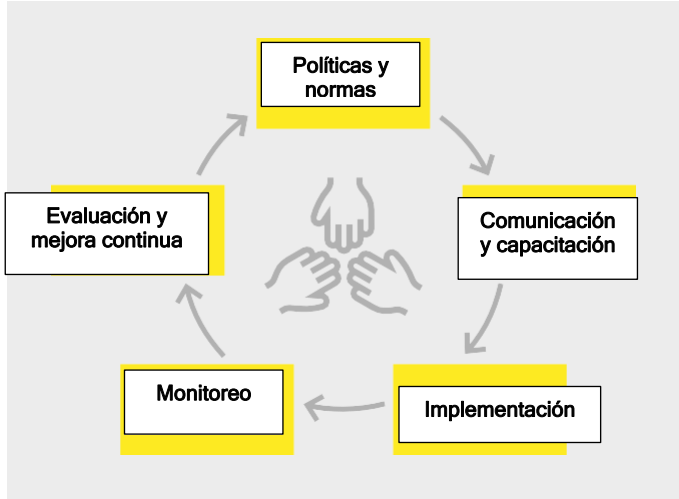
El Sistema de Gestión de Cumplimiento de Recursos Humanos (HR CMS) define el marco de trabajo y proporciona herramientas para prácticas de RR. HH. legalmente conformes, no discriminatorias y éticamente responsables en todo el Grupo Daimler Truck. En línea con los valores corporativos de Daimler Truck, la Política Maestra de Cumplimiento de RR. HH. establece principios y requisitos vinculantes para la implementación de requisitos legales, estándares regulatorios, así como compromisos voluntarios y principios éticos a nivel de todo el Grupo.

Como parte integral de la estrategia de RR. HH., el HR CMS contribuye significativamente al éxito empresarial sostenible, a la gestión eficaz de riesgos y al desarrollo de una cultura corporativa basada en valores y confianza. Incluye, entre otras cosas, garantizar procesos de RR. HH. legalmente conformes y éticamente responsables, cumplir con las obligaciones de debida diligencia en materia de derecho laboral y derechos humanos a través de estándares laborales y sociales adecuados dentro de la fuerza laboral, prohibir la discriminación y promover la igualdad de oportunidades, proteger los datos personales de los empleados y aplicar mecanismos de control como el principio de revisión por pares (four-eyes principle) y responsabilidades documentadas.

Además, el sistema promueve la mejora continua del cumplimiento de RR. HH. mediante el monitoreo constante y el desarrollo de sus medidas. La capacitación, la comunicación interna y una red de cumplimiento de RR. HH. a nivel de todo el Grupo apoyan la implementación y fortalecen la concientización sobre el cumplimiento en todos los procesos de RR. HH. El Miembro del Consejo responsable de RR. HH. de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG, junto con su equipo directivo, tiene la responsabilidad general de RR. HH. y del cumplimiento de RR. HH. Él aprueba los requisitos establecidos en la Política Maestra de Cumplimiento de RR. HH. y garantiza su implementación y observancia en todo el Grupo a través del HR CMS.

B. 69

Sistema de Gestión del Cumplimiento de Recursos Humanos



Cumplimiento de Derechos Humanos

Con nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento de Derechos Humanos (Human Rights CMS), adoptamos un enfoque sistemático para cumplir con las obligaciones de **debida diligencia** en materia de derechos humanos. El Human Rights CMS se aplica a nuestras empresas del Grupo y participaciones mayoritarias, así como a nuestra cadena de valor. Se basa en los requisitos de las leyes aplicables y los estándares reconocidos internacionalmente, como los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos. Estos constituyen la base de los requisitos normativos para las empresas y los derechos humanos a nivel mundial.

Los análisis de riesgo sistemáticos para identificar impactos adversos en los derechos humanos, así como las medidas específicas diseñadas para prevenir y mitigar los impactos negativos identificados, sirven para cumplir con nuestras obligaciones de debida diligencia. Las medidas incluyen, por ejemplo, capacitación obligatoria sobre derechos humanos para funciones relevantes como compras, y lineamientos para la conducta responsable de las fuerzas de seguridad. La debida diligencia de los proveedores y el manejo y procesamiento de denuncias relacionadas con posibles Infracciones de derechos humanos a través de nuestro sistema de denuncias SpeakUp también son parte integral del Human Rights CMS. Se puede encontrar más información en el capítulo E Derechos humanos en la cadena de valor.

En el año de informe, se identificaron las siguientes áreas de riesgo para las empresas del Grupo y las participaciones mayoritarias como parte del análisis de riesgos de acuerdo con la Ley Alemana de Debida Diligencia en la Cadena de Suministro (LkSG):

- Vulneración de la seguridad ocupacional y riesgos para la salud
- Discriminación / prohibición de desigualdad de trato en el empleo

B. 70

Política Maestra de Violación de Regla se Investigación

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Esta política tiene como objetivo proporcionar un manejo transparente de las conductas indebidas reportadas - desde el reporte de una posible violación hasta la investigación y las posibles medidas de seguimiento. También pretende asegurar que las circunstancias reportadas se aclaren de manera efectiva, transparente y de acuerdo con la ley, tomando en cuenta los derechos y obligaciones de todas las partes involucradas.
Objetivos generales	Esta política está destinada a proteger la seguridad y protección del Grupo Daimler Truck, sus empleados, sus socios contractuales y comerciales, y terceros externos. Su objetivo es garantizar investigaciones efectivas, transparentes y respetuosas de los derechos fundamentales sobre Infracciones a las leyes aplicables y a las reglas del Grupo Daimler Truck. El procedimiento describe el proceso de SpeakUp y las responsabilidades de las diversas partes involucradas. También define los criterios para la evaluación y las consecuencias de las Infracciones a las reglas.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	La política crea un entorno seguro para reportar la discriminación y otras Infracciones de derechos humanos al definir canales de reporte claros, salvaguardas y procedimientos de investigación transparentes. Esto permite que estas y otras infracciones legales se identifiquen e investiguen de forma temprana, evitando daños a Daimler Truck y a sus empleados, y asegurando una cooperación justa. También mitiga los riesgos reputacionales y financieros.
Proceso de monitoreo	El cumplimiento de nuestra Política Maestra de Violación de Reglas e Investigación se monitorea dentro del marco de los procesos estándar, particularmente por la dirección y, entre otros, por los departamentos de Cumplimiento (Compliance) y Auditoría Corporativa.
Alcance	Todas las compañías del Grupo Daimler Truck.
Nivel responsable de la organización	El departamento de Cumplimiento bajo la dirección del Director Jurídico y de Cumplimiento (Chief Legal and Compliance Officer) con una línea de reporte directa al Presidente y CEO.
Referencia a estándares e iniciativas de terceros	La política cumple con los requisitos legales, por ejemplo, de la Ley de Protección de Denunciantes de Alemania.
Consideración de intereses de partes interesadas	La política toma en cuenta los intereses de los afectados en el procedimiento. La revisión de estas regulaciones, que están sujetas a codeterminación en Alemania, se llevó a cabo en estrecha coordinación y mediante un intercambio intensivo entre los departamentos responsables (Legal, Cumplimiento, Auditoría Corporativa y RR. HH.), el Comité de Empresa del Grupo y el Comité de Voceros del Grupo.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma central de políticas.

B. 71

Política Maestra de Cumplimiento de Recursos Humanos

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Esta política establece estándares vinculantes a nivel de todo el Grupo para prácticas de RR. HH. legalmente conformes, no discriminatorias y éticamente responsables. Contiene lineamientos claros para el cumplimiento de las obligaciones de debida diligencia en materia de derecho laboral y derechos humanos, así como la protección de datos. Los principios clave de control interno, como el principio de revisión por pares y la documentación obligatoria y rastreable de los procesos de RR. HH. relevantes, son partes integrales de la política. El monitoreo continuo y el desarrollo constante de estas medidas fortalecen el cumplimiento dentro de RR. HH.
Objetivos generales	Esta política establece responsabilidades, principios y estándares claros para una gestión de RR. HH. conforme y éticamente responsable dentro del Grupo. Garantiza el cumplimiento de las regulaciones internacionales y nacionales, promueve la igualdad de oportunidades y el trato justo, y garantiza altos estándares laborales y sociales para la fuerza laboral. Las herramientas de monitoreo y mejora continua fortalecen el cumplimiento y apoyan una cultura de confianza dentro de la Compañía, así como la minimización efectiva de riesgos en RR. HH.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	La política aborda los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la fuerza laboral de la Compañía. Promueve la igualdad de oportunidades, apoya la protección contra la discriminación, contribuye al respeto de los derechos humanos y establece condiciones de trabajo claras, legalmente conformes y justas para los empleados. Los estándares vinculantes para la gestión de RR. HH., la seguridad y salud en el trabajo y las medidas de capacitación minimizan proactivamente riesgos como la sobrecarga de trabajo, la falta de desarrollo profesional, el trato desigual y las Infracciones legales. Al mismo tiempo, la política ayuda a fomentar una cultura corporativa responsable y a fortalecer la competitividad de la Compañía.
Proceso de monitoreo	El proceso de monitoreo implica la revisión y medición continua y sistemática del cumplimiento de los estándares definidos en todas las empresas relevantes. Los conocimientos obtenidos se utilizan para mejorar continuamente los procesos de RR. HH. y las medidas de cumplimiento.
Alcance	Esta política se aplica a todos los empleados y miembros de los órganos de administración de Daimler Truck Holding AG y de todas las compañías controladas del Grupo.
Nivel responsable de la organización	La responsabilidad general de la implementación y observancia de esta política recae en los altos directivos de RR. HH. y los departamentos de RR. HH. respectivos en todas las empresas relevantes. Son específicamente responsables de diseñar, implementar y realizar continuamente controles internos y medidas de cumplimiento, así como de promover buenas condiciones de trabajo. La dirección ejecutiva crea el marco necesario para el cumplimiento de la política y contribuye a la integridad y a un enfoque basado en valores ("Tone from the Top") mediante una conducta ejemplar.
Referencia a estándares e iniciativas de terceros	La política se basa en los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Carta Internacional de Derechos Humanos, los convenios fundamentales de la OIT y el Pacto Mundial de las Naciones Unidas. También proporciona una base sólida para las obligaciones de reporte relacionadas con RR. HH. de acuerdo con la Directiva sobre Informes de Sostenibilidad Corporativa (CSRD), el Estándar Europeo de Reporte de Sostenibilidad S1 (ESRS S1) y la Ley Alemana de Debida Diligencia en la Cadena de Suministro.
Consideración a intereses de partes interesadas	El desarrollo de la Política Maestra de Cumplimiento de RR. HH. incorporó las perspectivas y expectativas de partes interesadas clave, como empleados, gerentes, ejecutivos y representantes de los empleados. Esto asegura que la política sea práctica y refleje los requisitos de todos los interesados esenciales.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma central de políticas.

Nuestra organización, objetivos, acciones y métricas

A continuación describimos la organización y el enfoque de gestión, nuestros objetivos, acciones actuales y métricas, según corresponda, de manera consistente bajo esta estructura para:

– el departamento de RR. HH.,
- el tema de Diversidad, Equidad e Inclusión,
- el tema de Salud y Seguridad, y
- el tema de remuneración.

Recursos Humanos

Organización

Con el fin de permitir un intercambio continuo entre las funciones individuales y la mejor toma de decisiones posible en interés de todo el Grupo, el *Truck Human Resources Operations Committee* (TH OpCom) se reúne regularmente como el máximo órgano de decisión de RR. HH. por debajo de la Consejo de Administración. Está presidido por el miembro del Consejo responsable de RR. HH. Para asegurar que las funciones de RR. HH. estén estrechamente integradas en el negocio operativo, los socios comerciales de RR. HH. se integran en los órganos de dirección de sus respectivas áreas de responsabilidad.

La organización y la responsabilidad se basan en una estructura global de RR. HH. El área de RR. HH. consta de varias funciones que trabajan a lo largo de toda la cadena de valor de RR. HH. Los socios comerciales de RR. HH. asesoran y apoyan a nuestros gerentes en temas estratégicos relevantes de RR. HH. y los implementan en conjunto. Estamos organizados según las estructuras de los segmentos, de modo que cada uno tiene su propia responsabilidad de RR. HH. Un Centro de Servicios de RR. HH. especializado garantiza la implementación efectiva de diversos temas como el cálculo de la nómina o la gestión del tiempo. Además, los temas transversales como el desarrollo de personal, el cumplimiento de RR. HH., la política laboral y la remuneración se agrupan en los llamados Centros de Competencia (CoC) con una función de gobierno global.

Acciones

Hemos implementado diversas acciones para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales para nuestros empleados.

Queremos ser un **empleador** bueno y **atractivo**, tanto para nuestros propios empleados como para los diversos grupos objetivo en el mercado laboral global. A través de la campaña de marca empleadora establecida globalmente con el eslogan *"You make us"*, aumentamos el reconocimiento de nuestra marca como Compañía y, al mismo tiempo, mostramos a nuestros empleados el aprecio por su trabajo diario. También tiene como objetivo transmitir nuestra cultura corporativa, la *"Impact Culture"*, y nuestra marca empleadora interna y externamente, así como fortalecer nuestra identidad. Los temas centrales son la sostenibilidad, la tecnología del futuro, el desarrollo individual, la fuerza laboral global, así como la diversidad, equidad e inclusión.

Las actividades de ***employer branding*** **y reclutamiento** se basan en la estrategia de la Compañía, las necesidades de los departamentos funcionales, las expectativas de los grupos objetivo y las condiciones del mercado laboral a corto, mediano y largo plazo. Reclutamos específicamente talento con habilidades digitales y experiencia en nuevas tecnologías. Se puede encontrar más información sobre nuestra cultura corporativa y valores en w www.daimlertruck.com/en/career/who-we-are.

Promovemos la **diversidad** incluso antes de que el talento se integre al Grupo. Como socios colaboradores de la red FEMTEC en Alemania, impulsamos a ingenieras principiantes y ofrecemos a estudiantes de las áreas de matemáticas, informática, ciencias naturales y tecnología (**STEM**) una visión interna de la Compañía, así como oportunidades de intercambio y colaboración. La diversidad también es fundamental en nuestro reclutamiento actual y continuo a nivel de todo el Grupo: el 48.7% de nuestros aprendices en el año de informe fueron mujeres. Asimismo, ponemos especial énfasis en la formación de jóvenes con discapacidad. En Alemania, existe un convenio a nivel de toda la Compañía para la contratación de aprendices con discapacidad grave, destinado a simplificar el proceso de solicitud para personas con discapacidad.

Queremos dar a nuestros empleados la oportunidad de compartir sus opiniones y, de este modo, participar activamente en el desarrollo de nuestra **cultura corporativa**. El aumento en la tasa de participación en la **encuesta anual de empleados** a nivel de toda la Compañía demuestra que confían en que su opinión cuenta. Tan pronto como los resultados de la encuesta están disponibles, se alienta a los gerentes a entablar un diálogo con sus empleados y derivar las acciones correspondientes. Estas acciones deben integrarse en la estrategia de la Compañía y servir para su desarrollo continuo. El departamento de RR. HH. proporciona materiales de apoyo y herramientas para este fin, tales como materiales de aprendizaje, cursos de capacitación, videos y plataformas de intercambio.

Fomentar el **desarrollo** de nuestros empleados a través de una amplia gama de **oportunidades de capacitación** y métodos de aprendizaje flexibles es un área de enfoque clave, de acuerdo con nuestra evaluación de doble materialidad. Los conocimientos y habilidades de nuestros empleados constituyen la base de nuestro éxito global. Estamos invirtiendo estratégicamente en la formación continua y el desarrollo de habilidades de nuestro personal, y ampliamos constantemente nuestros programas de desarrollo de personal. Para gestionar con éxito el cambio digital y tecnológico, apostamos por cualificaciones diversas y basadas en las necesidades de nuestros empleados. A medida que nuestra industria experimenta una transformación profunda, las descripciones de puestos, las actividades y los perfiles de requisitos están evolucionando.

Ofrecemos a nuestros empleados acceso a nivel de todo el Grupo a diversas plataformas de aprendizaje en línea. Cada empleado tiene acceso gratuito a *LinkedIn Learning* y puede acceder de forma continua, flexible y sin importar el lugar o el momento, a más de 24,000 oportunidades de aprendizaje basadas en la web en 13 idiomas. Desde octubre de 2024, nuestro personal también tiene acceso a *Udemy Business*, otra plataforma con más de 33,000 cursos en línea que ofrecen contenido detallado, particularmente en las áreas de TI, ingeniería de software e inteligencia artificial.

Para ayudar a nuestros empleados a adquirir las cualificaciones necesarias en temas como seguridad de alto voltaje, manejo de componentes de propulsión de hidrógeno o el marco legal de la legislación sobre emisiones, nuestros programas de capacitación se dividen en cinco grupos: Nuevo Tren Motriz, Tren Motriz Clásico, Software y Electrónica, Sustentabilidad, y Métodos y Herramientas de Ingeniería. Todo el personal del Grupo puede encontrar programas de capacitación adecuados para sus necesidades comerciales específicas en nuestro Sistema de Gestión de Aprendizaje (LMS). Dependiendo del nivel de cualificación requerido, colaboramos con universidades a través de diversos programas académicos, desarrollamos nuestro propio contenido de aprendizaje o utilizamos proveedores acreditados con formatos educativos apropiados.

Una base fundamental de nuestra cultura corporativa y atractivo como empleador es una buena **cultura de liderazgo y colaboración**. Para fomentarla, hemos establecido un plan de estudios de liderazgo que apoya a los gerentes con programas dirigidos para desarrollar continuamente sus habilidades y dar forma activa al cambio. Los aspectos más destacados en 2025 incluyen programas que apoyan a los líderes de todo el Grupo para fortalecer su pericia en inteligencia artificial (competencia en IA). El objetivo es crear una comprensión sólida de las oportunidades y limitaciones de la IA, permitiendo su uso responsable y efectivo en el liderazgo diario. Además, nuestros programas ofrecen un espacio seguro para la reflexión y el intercambio sobre los desafíos y perspectivas actuales. De esta manera, creamos la base para una cultura de liderazgo orientada al futuro que fomenta la innovación y la colaboración.

Bajo el concepto de "Impact Compass", apoyamos a los directivos en su rol de liderazgo para arraigar la cultura de Daimler Truck en la práctica diaria. Esto brinda transparencia y orientación, además de fomentar el desarrollo personal y profesional al integrar a todos nuestros empleados –desde la Junta Directiva hasta el personal administrativo– en un **proceso de gestión del desempeño y desarrollo de personal** holístico, global y continuo. El proceso de retroalimentación personal de 360°, implementado en todo el Grupo en todos los niveles desde 2024, funge como un componente clave en esta transformación cultural. En el año de informe, el proceso de retroalimentación de 360° se volvió obligatorio para los capataces de producción en Alemania por primera vez y ahora es obligatorio para todos los gerentes en Alemania.

El plan de aprendizaje digital "Emerging Leaders Journey" (ELJ), introducido el año anterior, entró en su segunda fase a nivel mundial en el año de informe tras una revisión. El objetivo del nuevo **programa de liderazgo** es desarrollar gerentes calificados para Daimler Truck, promoviendo al mismo tiempo la diversidad y las perspectivas múltiples. Además, en el año de informe se lanzó un piloto de orientación global para introducir una trayectoria profesional de expertos en áreas especializadas seleccionadas, como TI y desarrollo de software. El objetivo es crear una ruta de desarrollo alternativa para especialistas altamente calificados, paralela a la tradicional carrera de gestión, y promover específicamente su contribución a la fuerza innovadora y viabilidad futura de la Compañía.

Para establecer el mentoría como un instrumento central para el desarrollo de personal en todo el Grupo, la plataforma *MentorMatch*, que ha estado en uso en Daimler Truck Financial Services y Daimler Buses desde 2024, se implementó en toda la Empresa en el año de informe. Los empleados pueden buscar específicamente mentores adecuados en todos los niveles jerárquicos e iniciar alianzas de mentoría.

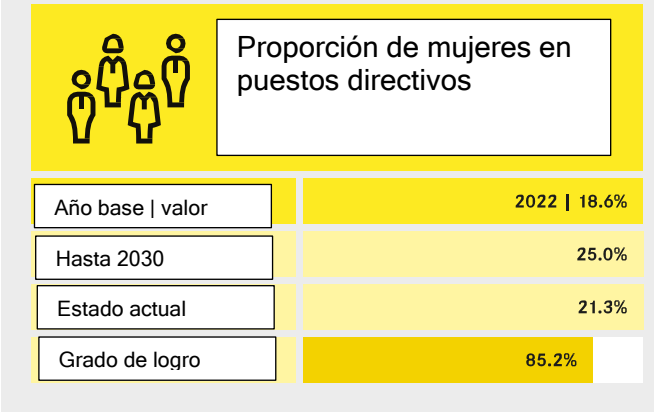
Diversidad, Equidad e Inclusión

Organización

La gestión de Diversidad, Equidad e Inclusión (DEI) crea el marco para una cultura corporativa diversa e inclusiva y está asignada organizacionalmente al departamento de RR. HH. En colaboración con la red global de DEI, integrada por expertos de diversas unidades organizativas en todo el mundo, y en coordinación con todas las unidades de negocio, el equipo desarrolla áreas estratégicas de acción. Asimismo, la red inicia proyectos transversales, programas de capacitación e iniciativas de concientización –como el Mes de la Diversidad anual– basados en las dimensiones de la Carta de la Diversidad. Para las unidades con un mayor riesgo de discriminación, el nombramiento de un Representante de Diversidad garantiza que los casos potenciales puedan abordarse de manera efectiva y, de ser necesario, resolverse mediante una persona de contacto local.

El Consejo Asesor de DEI, de actividad internacional, está integrado por altos directivos de todas las unidades organizativas, así como por expertos en DEI y representantes de grupos subrepresentados. El Consejo Asesor de DEI es presidido por el Presidente y CEO de Daimler Truck Group. El Consejo se reúne una vez al trimestre y decide sobre la estrategia y los temas relevantes relacionados con la diversidad, equidad e inclusión. El Consejo Asesor de DEI también asesora a la Junta Directiva de Daimler Truck y arraiga el tema en las unidades de negocio. En grupos de trabajo, los miembros del Consejo Asesor de DEI trabajan en temas como la integración de la igualdad de oportunidades y la inclusión en los procesos de RR. HH. o la promoción de un entorno de trabajo inclusivo en las plantas de producción. Las iniciativas discutidas por el consejo son desarrolladas por la red global de DEI y los consejos regionales de DEI de acuerdo con los requisitos locales, siguiendo el enfoque de "pensar globalmente, actuar localmente". En su última reunión del año, el Consejo Asesor de DEI decidió utilizar el término "Cultura y Pertenencia" en este contexto a partir del próximo año, con el fin de poner un mayor énfasis en promover una cultura de pertenencia.

B. 72
Proporción de mujeres en puestos directivos



Objetivo

En todos los puestos directivos (niveles 1-4), aspiramos a aumentar la proporción de mujeres (cumpliendo con las leyes, reglamentos y restricciones locales que puedan aplicar). Esta aspiración fue desarrollada en conjunto con los departamentos responsables, con aportaciones de los representantes de los empleados, y acordada con el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia. El progreso en la proporción de mujeres, determinado a partir de nuestros sistemas de reportes de RR. HH., es evaluado y comparado periódicamente por el Consejo de Administración.

Acciones

Hemos tomado diversas acciones para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con una cultura corporativa inclusiva. Como signatarios de la Carta de la Diversidad, nuestra gestión de DEI se enfoca en la inclusión de los empleados en las siete dimensiones de la diversidad: edad, origen étnico y nacionalidad, género e identidad de género, capacidades físicas y mentales, religión e ideología, orientación sexual y origen social. Reforzamos nuestros principios como participantes del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, como miembros de la iniciativa de empleadores *Charta der Vielfalt e.V.* y de la *European Women's Management Development Network e.V.*.

Nuestras redes de empleados ayudan a establecer una **cultura de diversidad y aprecio**. Los empleados que comparten intereses, experiencias y valores comunes pueden realizar intercambios a nivel de todo el Grupo, en todos los niveles y departamentos. Al mismo tiempo, nos apoyan como socios de diálogo en el desarrollo de nuestras acciones relacionadas con la diversidad, la equidad y la inclusión. Contamos con ocho redes a nivel de toda la Empresa y muchos otros grupos regionales en todo el mundo. Se trata principalmente de redes culturales, de género y LGBTIQ+. Para promover el intercambio entre las redes, el equipo de Gestión de DEI organiza reuniones periódicas. Patrocinadores de la alta dirección apoyan a las redes en su trabajo y les dan mayor visibilidad interna y externa.

El programa DEI Champions es un programa multiplicador de varios meses para empleados de diversas unidades de negocio, diseñado para apoyar y promover iniciativas relacionadas con la diversidad, la equidad y la inclusión. Su objetivo es empoderar a los participantes para concientizar sobre un **entorno de trabajo inclusivo** y arraigarlo dentro de sus respectivos departamentos. Durante el año de informe se lanzó un piloto del programa DEI Champions en Alemania.

Además, una plataforma de aprendizaje integrada en la intranet social proporciona a todos los empleados recursos globales para el **autoaprendizaje y la autorreflexión**, así como actividades y ejercicios para el fortalecimiento de equipos. El sitio también contiene todas las recomendaciones y lineamientos para crear una cultura de trabajo inclusiva.

La Evaluación de DEI es una herramienta interna de autoevaluación desarrollada para que las unidades de negocio puedan registrar y evaluar su progreso en términos de diversidad, equidad e inclusión. La evaluación cubre todas las fases del ciclo de vida del empleado: desde el reclutamiento y la contratación, pasando por el desarrollo y la retención, hasta la desvinculación (*offboarding*). El objetivo de este instrumento es proporcionar a cada unidad de negocio una evaluación sólida de su madurez actual en DEI e identificar específicamente áreas de mejora.

Daimler Truck presta especial atención a mantener un **equilibrio saludable entre la vida laboral y personal**. Además de las instalaciones de cuidado infantil a nombre de Daimler Truck y en cooperación con socios externos, apoyamos a nuestros empleados con diversas soluciones para el cuidado de niños y de adultos mayores en varias ubicaciones alrededor del mundo, como en Alemania y los EE. UU., con el fin de cerrar específicamente las brechas de cuidado.

En Daimler Truck, los **gerentes** tienen una **responsabilidad** especial en la creación de un entorno de trabajo inclusivo. Como base común para dar forma a la cultura de liderazgo, nuestro módulo de aprendizaje en línea a nivel de toda la Empresa, *"Inclusion in Mind!"*, es obligatorio para todos los directivos hasta el nivel del Consejo de Administración y está disponible en nueve idiomas. La capacitación tiene como objetivo concientizar sobre la interacción respetuosa y proporcionar métodos para reducir prejuicios potenciales y resolver conflictos. El Índice de Inclusión se utiliza en todo el Grupo en Daimler Truck como una medida de una cultura de trabajo inclusiva. Se basa en cuatro preguntas de la encuesta anual de empleados y expresa qué tan inclusivo es percibido el entorno de trabajo por nuestro personal. Los gerentes reciben el Índice de Inclusión como una puntuación individual para su propio equipo. Documentos complementarios para la autorreflexión y para la discusión en equipo apoyan a los gerentes para que su comportamiento de liderazgo sea más inclusivo y para entablar un diálogo con su equipo.

El programa de 15 meses para la promoción de la mujer en nuestras ubicaciones europeas, "She@Truck", se lanzó en 2022. El programa está integrado en el desarrollo de empleados con alto potencial en el nivel de gerencia media e incluye un programa de aprendizaje individual con mentoría y coacheo. Una parte importante de este concepto es que se involucra tanto a los patrocinadores como a los mentores de los dos niveles directivos superiores por debajo del Consejo de Administración, con el fin de generar una conciencia aún mayor sobre su contribución a una mayor diversidad en la composición de los puestos directivos.

Métricas

B. 73

Distribución de género en la alta dicción (nivel 1 y 2)

	2025	%	2024	%
Masculino	**166**	**83.8**	175	84.5
Femenino	**32**	**16.2**	32	15.5
Otros	**0**	**0**	0	0
No informados	**0**	**0**	0	0
Total	**198**	**100**	207	100

B. 74

Distribución de edades entre empleados

	2025	%	2024	%
Menores de 30 años	**21,548**	**19.9**	22,888	20.5
Entre 30 y 50 años	**58,512**	**53.9**	59,994	53.8
Mayores de 50 años	**28,416**	**26.2**	28,533	25.6
Total	**108,476**	**100**	111,415	100

Salud y Seguridad

Enfoque organizacional y administrativo
La responsabilidad organizacional a nivel de Grupo recae en el departamento de Salud y Seguridad, que incluye las áreas de medicina del trabajo, seguridad ocupacional y ergonomía, asesoría social y promoción de la salud en el lugar de trabajo. La estrategia de seguridad y salud ocupacional se desarrolla e implementa globalmente mediante un intercambio regular a nivel mundial. En nuestras ubicaciones, existen líneas de reporte desde los departamentos de seguridad y salud ocupacional hacia la dirección de cada sede, así como hacia el departamento de Salud y Seguridad.

En cada asamblea trimestral, el miembro del Consejo de Administración responsable de RR. HH. se involucra en temas relevantes como la gestión de accidentes y riesgos, la cultura de seguridad, acciones para promover la competencia en salud y seguridad, y exámenes preventivos por parte del médico corporativo sénior y el ingeniero de seguridad corporativo sénior. Para fortalecer la cultura de seguridad y establecer estándares uniformes, se creó un Consejo de Seguridad regional en Alemania. Este órgano está integrado por un miembro del Consejo de Administración, gerentes de planta y gerentes de seguridad. Su objetivo es discutir temas relacionados con la seguridad en todos los departamentos, así como desarrollar y adoptar estándares vinculantes. También se introdujo un Consejo de Seguridad regional en Daimler Truck Norteamérica para desarrollar aún más la cultura de seguridad en todas las ubicaciones y abordar específicamente los requisitos locales.

B. 75

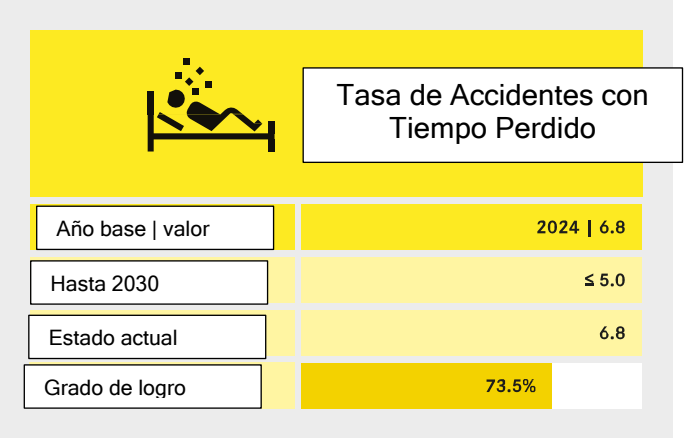
Política Maestra sobre Salud y Seguridad Ocupacional

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Esta política define las responsabilidades y objetivos en materia de seguridad y salud ocupacional. Describe los requisitos esenciales y de aplicación general para la estructura de la organización de seguridad y salud ocupacional, así como las regulaciones para una planificación legalmente conforme y una operación segura en el Grupo Daimler Truck.
Objetivos generales	Nuestro objetivo es proteger la seguridad y salud ocupacional de todos los empleados, identificar y prevenir riesgos y peligros para la salud y, al mismo tiempo, promover el bienestar como un requisito previo para la creatividad y la productividad.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	En nuestra opinión, la política puede prevenir riesgos de accidentes y de salud, lo que también reduce los riesgos reputacionales y financieros, y aumenta la productividad.
Proceso de monitoreo	En nuestra encuesta anual de empleados, se dedican dos preguntas a los temas de seguridad ocupacional, salud y bienestar con el fin de obtener un panorama del estado de ánimo en toda la Compañía. Los temas clave de seguridad ocupacional y protección de la salud también se discuten, evalúan y desarrollan regularmente con diversos comités internos, como la Comisión de Seguridad Ocupacional, Medio Ambiente y Salud, así como con representantes del comité de empresa y de la Compañía en todos los niveles, y con comités externos como la junta administrativa de la caja de seguro de salud de la empresa. Además, los efectos positivos de las medidas se incorporan al intercambio con gerentes y empleados.
Alcance	Esta política se aplica a todos los empleados y miembros de los órganos directivos de Daimler Truck Holding AG y de todas las compañías controladas del Grupo.
Nivel responsable de la organización	El nivel más alto de la organización responsable de desarrollar y monitorear la implementación de la política es el área de Salud y Seguridad Corporativa.
Referencia a estándares e iniciativas de terceros	Estamos comprometidos con "Vision Zero" y formamos parte de una iniciativa global de la Institución de Seguridad y Salud Ocupacional (IOSH) y la Asociación Internacional de la Seguridad Social (ISSA) que busca prevenir accidentes y enfermedades relacionados con el trabajo, promoviendo al mismo tiempo la seguridad, la salud y el bienestar de los empleados.
Consideración a intereses de partes interesadas	Al elaborar esta política, hemos tenido en cuenta los intereses de todas las partes interesadas relevantes para garantizar un entorno de trabajo seguro y saludable. Estas incluyen, por ejemplo, empleados, ejecutivos, la dirección y el comité de empresa.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma central de políticas.

Objetivo

B. 76

Tasa de Accidentes con Tiempo Perdido



Nos enfocamos en una gestión integral de seguridad y salud ocupacional. Nuestra meta en el área de Salud y Seguridad es reducir la Tasa de Accidentes con Tiempo Perdido (LTIR) a nivel de toda la Compañía. La LTIR indica cuántos accidentes que resultan en al menos un día de ausencia ocurren por cada millón de horas trabajadas (ver Tabla B. 77). Este objetivo se alcanzará mediante la implementación de medidas de prevención dirigidas, la provisión continua de capacitación, el fomento de una cultura de liderazgo orientada a la seguridad y el mayor uso de soluciones digitales de seguridad. El objetivo fue desarrollado en conjunto con los departamentos responsables, con aportaciones de los representantes de los empleados, y acordado con el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia. El progreso identificado a través de nuestros sistemas de gestión de accidentes es evaluado y comparado regularmente por el Consejo de Administración.

El propósito es concientizar de manera sustentable a los empleados sobre temas relacionados con la salud, proporcionarles las acciones adecuadas y contribuir activamente a la promoción de la salud a largo plazo. El enfoque se centra en la prevención de enfermedades relacionadas con el trabajo y el fomento de comportamientos conscientes de la salud. Además, se busca aumentar la conciencia y la aceptación respecto a la salud mental.

Acciones

Con el fin de prevenir accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, nos apoyamos en un sistema de gestión integral de seguridad y salud ocupacional. Todas las acciones se revisan y desarrollan continuamente. Además de las métricas estadísticas, por ejemplo, de los informes de salud y accidentes, el departamento de Salud y Seguridad también se basa en la retroalimentación personal, la evaluación de encuestas y el seguimiento de las acciones en caso de accidentes laborales al monitorear la efectividad de las medidas.

Nuestra iniciativa interna a nivel de todo el Grupo, "WE CARE ABOUT US", la cual fue fundada para perseguir los objetivos de *Vision Zero*[1], se siguió desarrollando de manera consistente durante el año de informe. Como parte de esta iniciativa, se abordaron días de concientización global como el "Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el Trabajo" y el "Día Mundial de la Salud Mental", acompañados de una variedad de actividades. Se utilizaron formatos digitales y eventos presenciales en todo el Grupo para llamar la atención sobre la importancia de la salud y la seguridad, con el objetivo de sensibilizar y promover una cultura de cooperación consciente y sustentable.

Durante el ejercicio del informe, implementamos la nueva "Política Maestra de Seguridad y Salud Ocupacional" y la correspondiente "Política de Expertos: Compromiso con la Seguridad y Salud Ocupacional" en todo el Grupo. Esto subraya la responsabilidad personal de cada individuo para un comportamiento seguro y saludable en el lugar de trabajo. En paralelo, se publicaron las "*Life Saving Rules*" –siete reglas de seguridad que salvan vidas y que ayudan a que las rutinas de trabajo diarias sean más seguras–. Estas reglas abordan temas esenciales de seguridad ocupacional, incluyendo el manejo seguro de maquinaria y fuentes de energía, la seguridad vial y el trabajo seguro en alturas.

1 Vision Zero es un enfoque de prevención basado en la hipótesis de que todos los accidentes, lesiones y enfermedades relacionados con el trabajo son prevenibles.

En el año de informe, 17[2] ubicaciones de nuestras empresas en las que poseemos una participación mayoritaria estaban certificadas conforme a la norma ISO 45001. Las sedes en Yakarta, Indonesia; Cleveland, Carolina del Norte (EE. UU.); Bangalore, India y Aikawa, Japón, fueron certificadas durante el año de informe. Se planea una certificación ISO 45001 adicional para la sede de Ligny, Francia, en 2026.

Además de las auditorías de certificación externas, verificamos cada tres a cinco años si se cumplen los estándares de seguridad vinculantes de nuestra política corporativa de seguridad y salud ocupacional en los sitios de producción, y si se cuenta con un sistema de gestión funcional para la salud y la seguridad. El objetivo es aumentar la seguridad ocupacional en las sedes. Esto se apoya mediante la definición y el seguimiento de acciones. También se prepara un informe para cada auditoría de debida diligencia y se pone a disposición del gerente de la sede. Se prepara un informe final de cada unidad de negocio para el Consejo de Administración. En el año de informe, pudimos evaluar un total de siete sitios en México, Sudáfrica y los EE. UU. Se planea auditar más sitios en Brasil, Alemania, Francia, India, Indonesia, Turquía y los EE. UU. en 2026.

Con respecto a la **seguridad ocupacional**, seguimos un enfoque preventivo y evaluamos el potencial de riesgo de los lugares de trabajo y procesos regularmente desde una etapa temprana. Para implementar esto, se han definido herramientas y procesos de evaluación de riesgos que cumplen con las regulaciones locales. Nuestras sedes están obligadas a implementar los estándares globales prescritos para la gestión de seguridad y salud ocupacional (incluyendo la evaluación de riesgos) y los estándares técnicos mínimos (por ejemplo, estándares de seguridad para maquinaria y equipo). Nuestro objetivo es garantizar un lugar de trabajo seguro para todos los empleados y promover la concientización sobre el riesgo y el comportamiento consciente en el trabajo diario. Además de la capacitación anual de seguridad específica para cada puesto, los gerentes y empleados reciben capacitación dirigida a su grupo objetivo. Los nuevos empleados conocen los estándares de seguridad a través de una capacitación inicial integral.

2 Se cerró un sitio previamente certificado durante el ejercicio del informe y, por lo tanto, ya no se incluye en el informe actual.

Nuestros empleados también tienen una responsabilidad personal con respecto a su seguridad y salud en el trabajo al realizar su trabajo de manera consciente de la seguridad. Los riesgos de seguridad y los cuasi accidentes se deben comunicar al gerente de cada ubicación y se tratan durante reuniones periódicas en producción y administración (gestión del taller). Registramos información sobre accidentes y riesgos laborales mediante nuestros sistemas de documentación de accidentes. Se preparan informes específicos para cada país y se derivan acciones para reducir los accidentes. El objetivo es mejorar continuamente los lugares de trabajo, los entornos y los procesos de nuestros empleados e involucrarlos activamente en el proceso de diseño.

Estamos comprometidos a garantizar que todas las personas que trabajan en nuestras instalaciones y oficinas puedan desempeñar sus funciones de manera segura y saludable. Nuestros requisitos mínimos a nivel de todo el Grupo para la seguridad y salud ocupacional definen los lineamientos para el manejo seguro y saludable de proveedores de servicios externos, contratistas y visitantes en todas las sedes de Daimler Truck AG. Estos estándares incluyen, por ejemplo, los de seguridad ocupacional, protección contra incendios, materiales peligrosos, protección ambiental, gestión de energía y preparación para emergencias. Además, las empresas externas reciben una capacitación específica para externos antes de ingresar a nuestras instalaciones.

Durante el año de informe, el sistema existente para la **medición ergonómica de los lugares de trabajo** se desarrolló aún más en toda Alemania para cumplir con los mayores requisitos internos. La optimización ergonómica se logra mediante el uso del mapa ergonómico digital, que identifica los riesgos ergonómicos, y medidas estructuradas dentro del marco de un trabajo de ergonomía dirigido. Como resultado, los estándares y lineamientos de ergonomía a nivel de toda la Compañía fueron revisados integralmente.

Para promover la seguridad ocupacional y la conciencia ergonómica, se pusieron a disposición programas de capacitación e información en todo el Grupo. El área de Seguridad y Ergonomía Corporativa proporcionó cursos de capacitación en línea, videos y portales de información digital, los cuales se implementaron de acuerdo con los requisitos locales. El portafolio de capacitación se desarrolla de manera continua y basada en las necesidades, tomando en cuenta los requisitos legales y las necesidades internas.

Nuestros empleados tienen derecho a la **salud física y mental**, así como a un entorno de trabajo seguro. Ofrecemos a nuestro personal en Alemania servicios de salud y asesoría ocupacional. Además de los chequeos de salud ocupacional y los exámenes de aptitud, así como consultas médicas, los empleados pueden realizarse el "Health Check" de Daimler Truck cada tres años y recibir una vacuna contra la influenza anualmente. Asimismo, los riesgos para la salud mental se evalúan en los lugares de trabajo mediante una "Evaluación de Riesgos de Salud Mental".

En esta área, ofrecemos una amplia gama de programas en toda Alemania, incluyendo iniciativas de salud presenciales y digitales sobre temas como el manejo del estrés y cursos de capacitación en salud de varios días centrados en la prevención y el afrontamiento del estrés. Ofrecemos seminarios especializados para gerentes, así como cursos de aprendizaje en línea sobre salud mental, los cuales están disponibles para los empleados en todo el mundo. Además, contamos con un programa de salud digital a nivel de toda la Compañía enfocado en el ejercicio, la nutrición, la relajación y el manejo del estrés.

Métricas

B. 77

Salud y seguridad

		2025	2024
Empleados que trabajan en sitio con certificación ISO 45001	Número	**41,632**	35,995
	Porcentaje en relación con la fuerza laboral total[1] (en %)	**38.4**	32.3
Número de muertes resultantes de lesiones relacionadas con el trabajo	Muertes de empleados	**1**	0
	Muertes de empleados extranjeros[1]	**3**	0
	Muertes de trabajadores de TEA[2]	**0**	0
Número de muertes resultantes de enfermedades relacionadas con el trabajo	Número	**0**	0
Accidentes relacionados con el trabajo que son registrables[3]	Número	**1,831**	1,891
	Tasa	**9.3**	9.4
Accidentes relacionados con el trabajo que son registrables de acuerdo con LTIR[3,4]	Número	**1,334**	1,354
	Tasa	**6.8**	6.8

1 Los trabajadores externos son aquellos trabajadores con contrato de planta o de servicios.

2 Empresas de Trabajo Temporal (TEA).

3 El alcance incluye todas las ubicaciones en todo el mundo. Para ubicaciones más pequeñas, se aplica una lógica de extrapolación que se basa en indicadores de accidentes publicados por OSHA y asignados al propósito comercial de la ubicación respectiva. Las ubicaciones a las que se aplica esta lógica representan un máximo del 10% del número total de empleados.

4 La tasa de accidentes con tiempo perdido (LTIR); número de todos los accidentes de trabajo que ocasionan al menos un día de ausencia por cada millón de horas de asistencia. Es una información específica de la entidad.

Remuneración

Enfoque organizacional y administrativo

El TH OpCom es el máximo órgano de decisión de personal en materia de remuneración. Está presidido por el miembro del Consejo de Administración responsable de RR. HH. La unidad central de política de compensación establece el marco regulatorio para la remuneración y los beneficios en coordinación con el TH OpCom.

Compensamos el trabajo realizado en todas las empresas del Grupo en todo el mundo de acuerdo con los mismos principios. Nuestra Política Maestra de Compensación Global, sección ä B.78, que se aplica a todos los grupos de empleados, establece el marco de referencia y los requisitos mínimos para el diseño de los sistemas de compensación.

Entre otras cosas, regula que el nivel de remuneración se base en los requisitos del puesto asignado, incluyendo conocimientos, habilidades, responsabilidad y autoridad para la toma de decisiones, así como en el desempeño individual. No considera el género, el origen u otras características personales.

Además, la Política Maestra de Compensación a Nivel Mundial incluye lineamientos sobre el posicionamiento relevante en el mercado y revisiones anuales de ingresos. Esto garantiza un desarrollo salarial sostenible dentro del Grupo y que este sea competitivo y atractivo en los mercados locales de talento y laborales
.

B. 78

Política Maestra de Compensación a Nivel Mundial

Categoría	Descripción
Contenido más importante	La Política Maestra de Compensación a Nivel Mundial establece el marco y los requisitos mínimos para el diseño de los sistemas de compensación. Nos esforzamos por compensar el trabajo realizado en todas las empresas del Grupo en todo el mundo de acuerdo con los mismos principios. Entre otras cosas, estipula que el nivel de compensación se basa en los requisitos asignados al puesto de trabajo -tomando en cuenta, entre otras cosas, los conocimientos, las habilidades, la responsabilidad y la autoridad para tomar decisiones- y el desempeño de la persona, no el género, el origen u otras características personales. Define los componentes de la remuneración, las normas y condiciones marco que deben observarse, así como las normas de aprobación, documentación y obligaciones de retención.
Objetivos generales	El objetivo de esta política es crear un marco para las cuestiones de remuneración dentro del Grupo Daimler Truck.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	En nuestra opinión, la política puede prevenir la discriminación y las Infracciones de los derechos humanos, lo que también reduce los riesgos reputacionales y financieros.
Proceso de monitoreo	El departamento de auditoría interna realiza anualmente auditorías internas de forma aleatoria para comprobar si se están cumpliendo aspectos seleccionados de las políticas. También tenemos en cuenta las condiciones de los mercados locales, ya que queremos ofrecer a nuestros empleados salarios y beneficios adicionales acordes al mercado.
Alcance	Esta política aplica a Daimler Truck Holding AG, Daimler Truck AG y todas las compañías controladas del Grupo. Además de todos los empleados del departamento de RR.HH. del Daimler Truck Group, la política aplica a todos los directivos que, en un rol ejecutivo en compañías controladas del Grupo, son responsables de la creación o rediseño de sistemas de remuneración o de la implementación de procesos de remuneración.
Nivel responsable de la organización	El TH OpCom, como máximo órgano de toma de decisiones en el departamento de RR.HH., ejerce la autoridad para emitir políticas para especificar los principios de remuneración establecidos por el Consejo de Administración de Daimler Truck AG y toma decisiones en relación con la implementación.
Referencia a estándares e iniciativas de terceros	n/a
Consideración a intereses de partes interesadas	La Política Maestra de Compensación a Nivel Mundial fue elaborada por el departamento de política de compensación central en consulta con varios departamentos de RR.HH. centrales y locales y expertos de Legal y Cumplimiento, Auditoría Corporativa y Finanzas. Los cambios son aprobados por el Consejo de Administración. Los sindicatos y los representantes de los trabajadores participan en los cambios para que se tengan en cuenta los intereses de los trabajadores.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma central de políticas.

Acciones
La remuneración variable (bono de Compañía) de los niveles directivos inferiores al Consejo de Administración para el ejercicio 2025 se basa en criterios de rendimiento financiero y objetivos de sustentabilidad no financieros. Nuestros departamentos de RRHH mantienen periódicamente reuniones individuales con nuestros empleados para revisar sus ingresos. De esta forma garantizamos la transparencia en las decisiones salariales respetando las normas de protección de datos. También se analiza el potencial de desarrollo respectivo.

Si los empleados tienen objeciones legítimas a su remuneración, como por ejemplo preocupaciones sobre un trato desigual pueden plantear el problema a su gerente e involucrar al departamento de recursos humanos o al comité de empresa. En las compañías vinculadas por convenios colectivos, como Daimler Truck AG, los empleados tienen derechos adicionales derivados de las leyes estatales y de los convenios colectivos. Por ejemplo, los empleados tienen derecho a oponerse al grupo salarial notificado o al resultado de rendimiento determinado. La normativa de remuneración y las tablas salariales están a disposición de los empleados. Los empleados de Daimler Truck AG pueden obtener información sobre su estructura salarial y nivel salarial en línea. Además, los empleados cubiertos por convenios colectivos en Daimler Truck AG y sus filiales suelen recibir beneficios voluntarios que se acuerdan con los respectivos representantes de los trabajadores. Entre ellas se incluyen, por ejemplo, las aportaciones financiadas por el empresario a los planes de pensiones o la posibilidad de contratar un plan de pensiones financiado por el empleado.

Métricas
Además de garantizar que la **remuneración** sea **adecuada** en relación con el rendimiento y las prácticas del mercado, se tienen en cuenta el tamaño, la complejidad y la situación económica de la empresa. También se presta atención a la coherencia del sistema de remuneración del Consejo de Administración y de la alta dirección.

Todos los empleados de Daimler Truck reciben una remuneración justa de acuerdo con los valores de referencia aplicables. El CoC de Compensación ha presentado una aplicación para garantizar la transparencia global de los datos sobre el salario mínimo y los requisitos legales.

Como parte de la revisión salarial anual, este departamento realiza una encuesta global obligatoria a través de la aplicación en todas las empresas controladas por Daimler Truck. El departamento de RRHH local verifica la información proporcionada en la aplicación y completa el cuestionario para confirmar el cumplimiento de las leyes de salario mínimo. En caso de detectarse desviaciones se inician investigaciones adicionales. Tanto el departamento local de Recursos Humanos como el CoC de Compensación revisan conjuntamente los comentarios para garantizar que ningún empleado reciba un salario inferior al mínimo.

Para la métrica de "**Brecha Salarial de Género y Compensación Total**", se realizó una encuesta global sobre la "Brecha Salarial de Género" y la "Proporción de Remuneración Total Anual". Se eligió un enfoque de fecha de corte para el cálculo. Solo se incluyeron los empleados con contrato activo a la fecha de corte del 1 de diciembre de 2025. Para esta población, se consideraron los pagos de nómina y gestión de tiempo de cada empleado, incluyendo sueldo base, subsidios, prestaciones y pagos variables, basados en los salarios brutos gravables locales. Los datos fueron recopilados y validados para todo el año calendario 2025.

Para calcular la brecha salarial de género no ajustada se utilizó el salario bruto por hora promedio. La cifra clave es la diferencia entre el salario bruto medio por hora de los empleados hombres y mujeres. Esta diferencia se divide por el salario bruto medio por hora de los empleados hombres y se multiplica por 100. En Daimler Truck, la brecha salarial de género según este método de cálculo es del – 5% (2024: -15%), en detrimento de los empleados hombres. Como compañía de manufactura, tenemos una alta proporción de empleados en el área de producción. Estos trabajos generalmente se clasifican por debajo de los puestos administrativos o académicos. La brecha salarial a favor de las mujeres trabajadoras se debe principalmente al hecho de que los hombres trabajan desproporcionadamente en áreas relacionadas con la producción, donde la remuneración tiende a ser más baja.

La compensación anual total del individuo mejor pagado del Daimler Truck Group es 74 veces (2024: 185 veces) la compensación anual total media de los empleados (excluyendo al individuo mejor pagado). En Daimler Truck, la persona mejor pagada es el director general de Daimler Truck. Para determinar la cifra clave se utilizó como valor de comparación la remuneración total pagada al CEO en el ejercicio del informe. El valor de comparación se determinó sobre la base de la mediana de empleados a nivel mundial. El empleado con la paga más alta de la Compañía ha salido del Grupo. Además, tanto el cambio en el puesto de CEO como el rendimiento del ejercicio fiscal en curso contribuyen al cambio en el índice en comparación con el ejercicio anterior.

Derechos Humanos en la cadena de valor (ESRS S2)

Nuestra ambición es estar firmemente comprometidos con el respeto y el apoyo a los derechos humanos y esperamos lo mismo de nuestros socios comerciales.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

La siguiente tabla B. 79 muestra los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los derechos humanos en la cadena de valor ascendente.

Los tipos de trabajadores que pueden verse materialmente afectados son:

- Empleados que trabajan en la producción en la cadena de valor ascendente
- Fuerza laboral del sector de logística de transporte en la cadena de valor ascendente.

Como parte del análisis de doble materialidad, se incluyeron a los proveedores como grupos de interés externos a través de encuestas. El objetivo de la encuesta fue captar las opiniones y conclusiones de grupos de interés externos sobre la materialidad de los impactos. Nuestro análisis de doble materialidad no reveló ninguna evidencia de que existan grupos particularmente vulnerables. Por lo tanto, los trabajadores de la cadena de valor no se ven más afectados por los posibles impactos negativos que otras partes interesadas. Para más información, véase el capítulo Análisis de doble materialidad.

B. 79

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con derechos humanos en la cadena de valor ascendente

Categoría	Título	Descripción
Impacto Negativo ●○○ ■ ■ □	**Las actividades de adquisiciones pueden resultar en impactos negativos sobre derechos humanos**	Nuestras actividades de adquisiciones en áreas de alto riesgo pueden resultar en impactos negativos en los derechos humanos, específicamente en las áreas de salud y seguridad laboral y libertad de asociación.
Riesgo ●○○	**Mayores riesgos sociales debido a complejas cadenas de suministro de materiales críticos y materias primas que pueden resultar en riesgos financieros y reputacionales**	Las Infracciones a derechos humanos pueden incrementar nuestras complejas cadenas de suministro y resultar, entre otras cosas, en daño reputacional y multas.

●○○ hacia arriba ○●○ operaciones propias ○○● hacia abajo ■ □ □ corto plazo ■ ■ □ mediano plazo ■ ■ ■ largo plazo

Enforque organizacional y administrativo

El departamento de Compras es responsable de la implementación operativa de las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos con respecto a los trabajadores en la cadena de valor ascendente. La ejecución de los procesos y medidas correspondientes recae bajo la responsabilidad del Director de Compras (CPO), quien supervisa el Comité de Compras y Gestión de Proveedores (PSMB). El PSMB promueve la coordinación y colaboración global en las adquisiciones, también en lo que respecta a aspectos de sostenibilidad –como la debida diligencia en derechos humanos– a lo largo de la cadena de valor ascendente. El departamento de Compras trabaja en estrecha colaboración con el departamento de Derechos Humanos y Derecho Público, el cual es responsable de desarrollar y gestionar las actividades a nivel de todo el grupo para cumplir con las obligaciones de debida diligencia en derechos humanos. El departamento de Derechos Humanos y Derecho Público informa al Responsable de Derechos Humanos del Grupo Daimler Truck, quien supervisa la gestión de riesgos relacionada con el respeto a las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos.

El Responsable de Derechos Humanos del Grupo Daimler Truck informa directamente al Presidente y CEO, y es responsable de garantizar que el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG sea informado periódicamente sobre los resultados de su labor, al menos una vez al año.

Compromiso con los trabajadores en la cadena de valor

Buscamos el diálogo con las partes interesadas potencialmente afectadas e intercambiamos ideas con los empleados, sus grupos de interés y grupos de la sociedad civil, por ejemplo. A través de estos formatos de intercambio, obtenemos información valiosa sobre las perspectivas de los trabajadores en la cadena de valor ascendente. El objetivo es incorporar sus comentarios y experiencia en el desarrollo de nuestros procesos y medidas para cumplir con las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos, con el fin de mejorar continuamente.

Durante el año de informe, participamos en dos mesas redondas organizadas por el *German Helpdesk for Business and Human Rights*. El objetivo de estos formatos es el intercambio confidencial entre empresas y actores de la sociedad civil, incluidos grupos de defensa que representan a las comunidades afectadas, para identificar conjuntamente enfoques de cooperación efectiva a lo largo de la cadena de valor. El enfoque temático se centró en los desafíos de derechos humanos en la adquisición de materias primas metálicas y en las condiciones de trabajo justas en las cadenas de suministro de transporte y logística.

Además, participamos en un proyecto con diversas organizaciones de grupos de interés en Turquía. El proyecto fue iniciado por *industriAll Global Union* e *IG Metall*, junto con empresas y otros socios sociales, particularmente comités de empresa y representantes sindicales. Su objetivo es intensificar el diálogo entre estos grupos de interés y desarrollar conjuntamente soluciones para los desafíos existentes en la defensa de los derechos de los empleados y sindicales en Turquía. La inclusión de las perspectivas de los trabajadores en la cadena de valor ascendente es gestionada por el departamento de Derechos Humanos y Derecho Público, y se coordina con los departamentos de Gestión de Sustentabilidad y Compras.

Reporte de alertas y casos sospechosos

A través de la plataforma de nuestro sistema de denuncia SpeakUp, tanto los denunciantes internos como externos, así como los trabajadores de la cadena de valor, pueden informar posibles Infracciones de normas y mala conducta, incluidas posibles Infracciones de derechos humanos y ambientales, y exigir su remediación en cualquier momento y en todo el mundo.

Si se recibe un informe de sospecha relacionado con trabajadores de la cadena de valor a través del sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp, el equipo de SpeakUp envía el caso al departamento responsable dentro del área Legal y de Cumplimiento para su revisión e investigación adicional. Este departamento comprueba entonces qué medidas son adecuadas en cada caso individual para investigar adecuadamente una sospecha. Si se confirma una sospecha, la unidad de investigación responsable comprueba qué medidas de seguimiento son adecuadas, necesarias y apropiadas en el caso individual. Esto incluye, por ejemplo, diálogos con proveedores para desarrollar conceptos para poner fin o minimizar las infracciones o auditorías externas de proveedores. Dependiendo del resultado de las acciones, se toman decisiones de negocio para abordar adecuadamente cualquier impacto negativo real que pueda haberse identificado. Puede encontrar más información sobre nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp y los principios y procesos procesales en la sección Cultura corporativa responsable. Además, los trabajadores de la cadena de valor pueden comunicar denuncias y casos sospechosos al Comité Mundial de Empleados de Daimler Truck o al sindicato IndustryAll Global Union.

Métricas

La tabla B. 80 incluye información sobre casos relacionados con trabajadores en la cadena de valor. Estos casos se reportaron a través de nuestro sistema de denuncias, SpeakUp

B. 80

Casos relacionados con trabajadores en la cadena de valor

	2025	2024
Casos que afectan a los trabajadores en la cadena de valor[1]	17	15
cadena de valor ascendente	13	12
cadena de valor descendiente	4	3
Casos de incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo o las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales	0	0
Casos graves de derechos humanos en la cadena de valor[2]	0	0
cadena de valor ascendente	0	0
cadena de valor descendiente	0	0

1 Ajuste retroactivo de la cifra del año anterior debido a una revisión posterior del número de casos.

2 Los casos graves de derechos humanos incluyen, por ejemplo, trabajo forzado, trata de personas o trabajo infantil.

De los casos reportados en la **cadena de valor ascendente** (*upstream*), los 13 ya han sido resueltos. Nueve casos fueron investigados sin que se identificaran Infracciones. Un caso se cerró tras una revisión preliminar. En tres casos, las sospechas se confirmaron total o parcialmente: un caso se relacionó con la prohibición de retener salarios adecuados, un caso con el incumplimiento de los derechos sindicales y un caso con la desigualdad de trato en el empleo. En respuesta, se implementaron medidas dirigidas para poner fin a las Infracciones identificadas (por ejemplo, mediante la liquidación de reclamos salariales). En los casos donde las Infracciones ya habían cesado o la reparación no era posible, se tomaron medidas preventivas para evitar futuras infracciones; por ejemplo, involucrando a los proveedores en una iniciativa de múltiples partes interesadas para promover el diálogo social en casos de violación de derechos sindicales.

De los cuatro casos reportados en la **cadena de valor descendente** (downstream), tres han sido cerrados. Dos casos fueron investigados sin que se identificara ninguna violación. En un caso, la sospecha fue confirmada. Este caso se relaciona con una violación a la prohibición de desigualdad de trato en el empleo. En respuesta, se implementaron medidas dirigidas, incluyendo capacitación sobre cómo abordar la discriminación y programas de sensibilización para los empleados.

Ninguno de los casos puede considerarse como un incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, o las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales. Esta evaluación se basa en una revisión interna que no encontró evidencia de Infracciones de las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos hacia los trabajadores de la cadena de valor.

Para aumentar continuamente la confianza en el sistema de denuncia **SpeakUp** y, en particular, para generar conciencia sobre este en toda la cadena de valor, se proporciona información sobre el sistema en el sitio web de Daimler Truck, en el Portal de Proveedores de Daimler Truck, en el módulo de concientización sobre cumplimiento para socios comerciales y proveedores, y en los Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck. Los proveedores también están obligados por contrato a transmitir adecuadamente cualquier información que reciban sobre las responsabilidades y los datos de contacto de SpeakUp a sus empleados, y a garantizar que esta información se difunda más adelante en la cadena de suministro. Durante el año de informe, los conductores de camiones de nuestros proveedores de logística de transporte tuvieron la oportunidad de participar en una encuesta anónima sobre las condiciones de trabajo en nuestros centros logísticos en nuestras plantas de producción alemanas de Mannheim, Neu-Ulm y Kassel. En este contexto, también se evaluó el nivel de conocimiento sobre los mecanismos y procedimientos de queja.

La encuesta, realizada como parte de nuestra membresía en la Iniciativa de Transporte Responsable, se implementará gradualmente en todos nuestros sitios de producción europeos. Esto nos permite sacar conclusiones sobre el nivel de conocimiento de nuestro sistema de denuncia SpeakUp entre los trabajadores de nuestras cadenas de suministro de logística de transporte. La encuesta mostró que la mayoría de los conductores de camiones participantes opinaban que podían plantear preguntas, inquietudes o quejas a Daimler Truck de forma fácil y anónima. Esto indica que probablemente estén familiarizados con los canales de denuncia de nuestro sistema SpeakUp.

Además, actualmente no existe una verificación sistemática para todos los trabajadores de la cadena de valor sobre si conocen y confían en los canales de denuncia descritos anteriormente y en el sistema de denuncia SpeakUp, que les permite denunciar conductas indebidas, plantear inquietudes y solicitar que se investiguen.

Nuestras políticas

En Daimler Truck, hemos establecido políticas, estándares y procesos relacionados con el cumplimiento de nuestras obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos en la cadena de valor ascendente. La Declaración de Principios de Responsabilidad Social y Derechos Humanos de Daimler Truck constituye la base de cómo cumplimos nuestras responsabilidades sociales y resume nuestro compromiso con los derechos humanos, en particular con respecto a los trabajadores en la cadena de valor. Además del cumplimiento de los requisitos legales pertinentes para el respeto de los derechos humanos, nuestras políticas para los trabajadores de la cadena de valor se basan en estándares internacionales. Estos incluyen los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración Universal de Derechos Humanos, las normas laborales básicas de la OIT sobre principios y derechos fundamentales en el trabajo y la Ley de Debida Diligencia en la Cadena de Suministro de Alemania (LkSG).

Además de la Política de Debida Diligencia en Materia de Cumplimiento de Proveedores B. 81 que se describe a continuación, las siguientes políticas y normas relacionadas con el cumplimiento de las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos son relevantes y definen las responsabilidades correspondientes:

- Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos en Daimler Truck **B. 61**
- Estándares de Socios Comerciales de Daimler Truck **B. 89**
- Cláusulas contractuales obligatorias sobre responsabilidad social y protección del medio ambiente **B. 90**
- Política Maestra de Infracciones e Investigación **B. 70**

B. 81

Política Experta de Debida Diligencia en Materia de Cumplimiento de Proveedores

Categoría	Descripción
Contenido más importante	La Debida Diligencia en Materia de Cumplimiento de Proveedores es una política experta interna que rige el objetivo y proceso de la debida diligencia a proveedores La debida diligencia en materia de cumplimiento de proveedores en Daimler Truck garantiza una evaluación de riesgos integral que cubre, en particular, las áreas de cumplimiento relevantes que se enumeran a continuación al tratar con proveedores. El respeto de los derechos humanos, las normas medioambientales, así como el cumplimiento de los requisitos anticorrupción y las regulaciones pertinentes relacionadas, tienen la máxima prioridad en esta política experta y en los procesos y actividades correspondientes.
Objetivos generales	A través de una evaluación de riesgos anual de todos los proveedores directos –y con conocimiento sustanciado de violaciones (potenciales), también para proveedores indirectos– de Daimler Truck Group y las empresas del Grupo, se deben identificar los riesgos potenciales en la cadena de suministro para abordarlos eficazmente mediante medidas preventivas.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	El enfoque de la política está en identificar y priorizar los riesgos potenciales. Al identificar los riesgos de forma temprana, es posible remediarlos o minimizarlos específicamente.
Proceso de monitoreo	La debida diligencia del proveedor consiste en la evaluación de riesgos del proveedor y la gestión de consecuencias, que debe ser realizada, revisada y aprobada por la función de adquisiciones respectiva. La evaluación de sanciones de todos los proveedores se garantiza mediante un proceso adicional de acuerdo con la Política de Cumplimiento - Cumplimiento de Sanciones.
Alcance	Esta política experta se aplica a los órganos de dirección, a todos los empleados y a los respectivos responsables de las funciones de adquisiciones de Daimler Truck AG, de sus empresas del Grupo, incluidos los empleados y los respectivos responsables de los departamentos jurídicos y de cumplimiento que apoyan los procesos y actividades de diligencia debida en materia de cumplimiento de los proveedores.
Nivel responsable de la organización	Los departamentos de compras son los principales responsables de llevar a cabo la debida diligencia de los proveedores. El departamento del programa de cumplimiento proporciona el sistema informático y es el área responsable de los lineamientos.
Referencia a estándares e iniciativas de terceros	Regulaciones sobre el cumplimiento de los estándares de debida diligencia conforme a la Ley de Debida Diligencia en la Cadena de Suministro y la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero (FCPA).
Consideración a intereses de partes interesadas	La Política de Expertos en Debida Diligencia de Cumplimiento de Proveedores se desarrolló en consulta con diversos departamentos de compras centrales y locales, así como con expertos de las áreas Legal, de Cumplimiento y de Auditoría Corporativa. Esto asegura que la política sea práctica y refleje los requisitos de todas las partes interesadas clave.
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma central de políticas.

Nuestras acciones

La gestión de los impactos materiales relacionados con los trabajadores en la cadena de valor ascendente recae dentro de la responsabilidad operativa de las funciones especializadas en adquisiciones. En particular, esto incluye el análisis de riesgos anual de nuestros proveedores directos y las medidas preventivas y correctivas asociadas, incluidas acciones que aborden los impactos relacionados con los trabajadores en nuestras cadenas de suministro de materias primas. Los procesos de compra asociados son gestionados e implementados globalmente por equipos especiales de expertos en el departamento central de adquisiciones. Los especialistas en sustentabilidad que trabajan allí tienen experiencia especial en la evaluación de proveedores y conocimientos en el ámbito de las materias primas y los derechos humanos. Las funciones de adquisiciones locales en nuestras ubicaciones respaldan la cooperación con proveedores, además de departamentos de adquisiciones especializados.

Las actividades enumeradas a continuación se revisan periódicamente para comprobar su idoneidad y eficacia. Las actividades se ajustan si es necesario.

Debida Diligencia de Proveedores
Nuestro objetivo es que nuestros proveedores respeten los estándares sociales y ambientales y apoyen así nuestros esfuerzos de sustentabilidad con respecto a los derechos humanos y el medio ambiente. Nos basamos en un concepto de requisitos vinculantes, evaluaciones y auditorías, así como en medidas de información y cualificación de los proveedores. Con estos instrumentos pretendemos aumentar la transparencia sobre los impactos negativos en la cadena de valor ascendente y queremos garantizar que se respeten los derechos humanos, incluidos los estándares laborales y sociales, y que se cumplan los estándares de protección ambiental. Actualmente no hemos establecido ningún objetivo mensurable en materia de derechos humanos en la cadena de valor ascendente.

La gestión de riesgos para proveedores (Diligencia debida en materia de cumplimiento de proveedores), incluido el análisis de riesgos, es parte integral del Sistema de Gestión de Cumplimiento de Derechos Humanos (SGC de Derechos Humanos), nuestro enfoque sistemático para cumplir con las obligaciones de diligencia debida en materia de derechos humanos.

La revisión anual de la efectividad de los programas, procesos y medidas que -como la Debida Diligencia de Cumplimiento de Proveedores- forman parte de nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento de Derechos Humanos para cumplir con las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos, se lleva a cabo de la misma manera que las demás áreas de cumplimiento. Puede encontrar más información sobre nuestro CMS en el Capítulo Gobierno de la Sustentabilidad.

Análisis de Riesgos
Como parte de la debida diligencia en materia de cumplimiento de los proveedores, de acuerdo con la LkSG alemana, los proveedores directos de materiales de producción y materiales no productivos son evaluados periódicamente para detectar impactos negativos en los derechos humanos en el marco del CMS de Derechos Humanos. Este proceso tiene como objetivo identificar dichos impactos y, cuando sea necesario, abordarlos eficazmente mediante medidas. Al hacerlo, nos guiamos por los derechos humanos y de los trabajadores reconocidos internacionalmente, tal como se describen en la Carta Internacional de Derechos Humanos y la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo. Esto incluye las cuestiones del trabajo forzoso y del trabajo infantil. Procedemos en dos pasos para identificar los impactos negativos. En el primer paso, generamos un perfil de riesgo abstracto de nuestros proveedores directos, utilizando diversos indicadores de riesgo, particularmente relacionados con la ubicación de los proveedores y el uso de materias primas o productos básicos críticos. En el segundo paso, los proveedores de alto riesgo se someten a un análisis de riesgos en profundidad utilizando medidas de evaluación adicionales, especialmente cuestionarios a proveedores, para identificar impactos negativos concretos, potenciales y reales. También se tienen en cuenta los resultados del procesamiento de las denuncias. Si tenemos evidencia real de violaciones de derechos humanos por parte de un proveedor indirecto, realizamos un análisis de riesgos ad hoc en la cadena de valor ascendente más profunda. Con base en esto, se determinan medidas para abordar los impactos negativos identificados.

Nos centramos en medidas preventivas, como nuestras condiciones contractuales sobre responsabilidad social y protección del medio ambiente, así como en medidas de programas de capacitación. Como medida correctiva, trabajamos con proveedores para desarrollar conceptos para terminar y minimizar las infracciones. Si es necesario, también utilizamos medidas de detección y control adicionales, específicamente auditorías.

En el marco del análisis de riesgos de conformidad con la LkSG alemana, durante la elaboración del informe se identificaron las siguientes áreas de riesgo en nuestra cadena de suministro:

- Desatención a la seguridad ocupacional y riesgos para la salud
- Prohibición de retener salarios adecuados
- Desatención a la libertad de asociación y al derecho de negociación colectiva
- Prohibición del trabajo forzoso y de todas las formas de esclavitud
- Uso de fuerzas de seguridad que representen riesgos para los derechos humanos o sindicales
- Impacto ambiental perjudicial

Daimler Truck ha identificado un mayor riesgo de trabajo forzoso con respecto a los trabajadores en la cadena de suministro en los siguientes países: China, Indonesia, India, Turquía y los Emiratos Árabes Unidos.

Cómo manejamos materias primas críticas
Con respecto al manejo de los posibles impactos negativos en los derechos humanos a lo largo de la cadena de suministro de material de producción, ponemos especial atención en las materias primas que potencialmente se extraen o procesan bajo condiciones críticas en términos de derechos humanos. Realizamos evaluaciones de la cadena de suministro con proveedores cuyas piezas o componentes contienen cantidades significativas de estas materias primas. A través de las evaluaciones de la cadena de suministro, buscamos primero generar la mayor transparencia posible sobre las etapas de la cadena de suministro de estas materias primas. Con base en estas evaluaciones, se pueden desarrollar medidas dirigidas con los proveedores para abordar los impactos negativos identificados en los trabajadores de las respectivas cadenas de suministro; por ejemplo, mediante el uso de estándares externos reconocidos para certificar minas o fundiciones y medidas de control como auditorías. Actualmente, nos enfocamos particularmente en los proveedores que nos suministran baterías para nuestros vehículos eléctricos, ya que estas también contienen materias primas críticas. Las materias primas en cuestión incluyen, 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. De ser necesario, definimos acciones apropiadas para mitigar los impactos negativos.

En el ejercicio del informe, el enfoque se centró en seguir desarrollando nuestros procedimientos para las evaluaciones de la cadena de suministro. El objetivo es hacer que el proceso sea más eficaz e introducir una herramienta que permita una transparencia significativamente mayor en las cadenas de suministro de múltiples niveles. Esta apoya la identificación de riesgos a través de datos verificados por los proveedores. Los proveedores participan activamente en este proyecto para respaldar la implementación conjunta y la validación de datos. Además, se realizaron auditorías individuales y sus resultados se analizaron con los proveedores para impulsar mejoras dirigidas.

Selección y monitoreo

Con el fin de identificar y abordar los impactos negativos de manera temprana, nos apoyamos en las siguientes medidas:

– Proveedores de material de producción: Antes de que se adjudique cualquier contrato potencial, los proveedores nuevos y existentes que superen un determinado valor de pedido[1] son evaluados mediante el Cuestionario de Evaluación de Sustentabilidad (SAQ) – una autoevaluación del proveedor– para valorar los criterios de sustentabilidad, que también incluyen aspectos de derechos humanos. Si es necesario, realizamos auditorías a los proveedores donde exista una mayor probabilidad de impactos negativos en los derechos humanos.
– Proveedores de materiales ajenos a la producción: Los proveedores nuevos y existentes se someten a una debida diligencia, que también cubre temas de derechos humanos. Si se identifican riesgos que no pueden mitigarse adecuadamente, o si el proveedor no muestra suficiente disposición para cooperar, nos reservamos el derecho de tomar las acciones correspondientes. Estas pueden incluir, por ejemplo, la suspensión temporal y la exclusión de futuros contratos.

1 Para nuevos contratos, el valor contractual debe exceder € 1 millón y el proveedor debe tener un volumen de producción superior a € 15 millones para que la clasificación SAQ sea obligatoria.

La identificación temprana de riesgos permite la detección y la mitigación oportuno de los impactos potencialmente negativos para los trabajadores en la cadena de valor ascendente. También utilizamos medidas de investigación y seguimiento cuando es necesario, como proyecciones de medios y auditorías externas.

Con estos instrumentos podemos verificar el cumplimiento de los estándares relevantes en la cadena de valor ascendente y queremos garantizar que se respeten los derechos humanos reconocidos internacionalmente y que se observen otros estándares laborales y sociales, así como los requisitos medioambientales, mediante auditorías in situ. Si se identifican impactos negativos, se pueden tomar medidas específicas para abordar adecuadamente los resultados de la auditoría. Esto nos permite, por ejemplo, introducir medidas preventivas nuevas y eficaces de forma específica o adaptar las medidas preventivas existentes.

Medidas de capacitación

Con el fin de aumentar la concientización sobre temas de derechos humanos entre nuestros socios comerciales, especialmente nuestros proveedores, ponemos a su disposición el "módulo de concientización sobre cumplimiento" en w www.dt-compliance-awareness-module.com. Dependiendo de su evaluación de riesgos, los proveedores también reciben el enlace a dicho módulo a través de correo electrónico.

Además, nuestros empleados son sensibilizados en temas de derechos humanos mediante capacitaciones internas. El objetivo es brindarles una comprensión básica de la debida diligencia corporativa y la responsabilidad social. En departamentos especializados particularmente relevantes –como el Departamento de Compras central–, formatos específicos como el Módulo de Expertos "Cumplimiento de Derechos Humanos" transmiten contenidos de derechos humanos en sus respectivos entornos de trabajo. De esta manera, fortalecemos la capacidad de los empleados para identificar cualquier impacto negativo en los derechos humanos a lo largo de la cadena de valor de forma temprana y abordarlo eficazmente.
La capacitación también les permite garantizar consistentemente el respeto a los estándares de derechos humanos al seleccionar y evaluar a los proveedores. Los siguientes cursos de capacitación se ofrecieron o llevaron a cabo en el ejercicio del informe:

Módulo Experto “Cumplimiento de Derechos Humanos”: El objetivo de la capacitación es clarificar la relevancia de los derechos humanos en la vida laboral cotidiana. La capacitación es obligatoria para todos los empleados activos de la administración de Daimler Truck AG y de las empresas controladas del Daimler Truck Group en las áreas de compras, RR.HH., comunicaciones y legal y cumplimiento, la red de legal y cumplimiento, así como los directores ejecutivos de las unidades locales de todo el Grupo. La capacitación se asigna automáticamente a estos empleados y debe repetirse cada tres años.

– Capacitación sobre el cumplimiento de las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos para las áreas funcionales de compras: Los cursos de capacitación realizados en línea en todo el Grupo transmitieron una comprensión de la importancia de las obligaciones de debida diligencia en materia de derechos humanos y explicaron el impacto asociado en el rol y las tareas de los compradores. En particular, se cubrieron las obligaciones derivadas de la LkSG alemana.
– Módulo Experto “Compliance@Procurement”: Además, en 2025, las funciones de compras de Daimler Truck AG y las empresas del Grupo controladas recibieron el propio módulo web “Expert Module Compliance@Procurement”, que también abarca cuestiones de derechos humanos. Los empleados que desempeñan estas funciones deben completar una capacitación en línea cada tres años.

Cooperación con socios externos y participación en auditorías

Dada la complejidad y las cadenas de suministro y de valor a menudo altamente entrelazadas, consideramos que unir fuerzas con otras empresas en iniciativas específicas de la industria o intersectoriales es particularmente relevante para lograr un impacto efectivo, especialmente en lo que respecta al manejo de los impactos negativos sobre los trabajadores en los niveles más profundos de la cadena de valor ascendente.

Se presta especial atención a las iniciativas y proyectos específicos de materias primas. Formamos parte de la *Responsible Minerals Initiative* (RMI), la cual está comprometida con garantizar la debida diligencia a lo largo de las cadenas de suministro de los minerales de conflicto: estaño, tungsteno, tantalio y oro (3TG), así como otros minerales que son críticos desde la perspectiva de los derechos humanos. También somos miembros de la iniciativa de sustentabilidad de la industria automotriz europea *Drive Sustainability*, bajo el esquema de la red *CSR Europe*. Para nosotros es fundamental el desarrollo y uso del SAQ, el cual utilizamos para evaluar el desempeño en sustentabilidad de nuestros proveedores de materiales de producción
.

Además de los aspectos ambientales, se incluyen criterios sociales –como la existencia de sistemas de gestión para respetar los derechos humanos, medidas eficaces de seguridad ocupacional, adquisición responsable de materias primas y una gestión de proveedores orientada a la sustentabilidad– en una evaluación integral, de la cual se deriva la calificación de sustentabilidad de un proveedor. En el año de informe, el 76.2%[1] del volumen de adquisiciones planeado para 2025 en la adquisición de materiales de producción provino de proveedores que cuentan con una calificación de sustentabilidad basada en el SAQ.

En el ejercicio del informe, seguimos involucrados en la “Iniciativa de Transporte Responsable” en el marco de CSR Europe. Junto con otras empresas, nos comprometemos a mejorar las condiciones sociales de los conductores de camiones en el sector del transporte por carretera y la logística en Europa, por ejemplo, mediante el reconocimiento de directrices sociales comunes.

También somos miembros de la Responsible Supply Chain Initiative e.V. (RSCI), que ofrece auditorías de sustentabilidad estandarizadas para evaluar la implementación de estándares sociales y ambientales en las cadenas de suministro automotrices. Utilizamos el programa de auditoría RSCI para proveedores de alto riesgo y casos sospechosos para crear una mayor transparencia entre los proveedores e iniciar mejoras en el futuro si es necesario. En el ejercicio del informe se realizaron varias auditorías a proveedores a nivel internacional.

Además de nuestro compromiso continuo en diversas iniciativas, también participamos en el desarrollo de una plataforma de escalación para toda la industria dentro del "Grupo de Trabajo de Derechos Humanos" de *Drive Sustainability*. Esta plataforma está destinada a gestionar casos sospechosos que involucren a proveedores compartidos (la *Grievance Escalation Platform*). El objetivo es coordinar el procesamiento de quejas, establecer procedimientos estandarizados en toda la industria y utilizar una base de datos central de casos para identificar riesgos sistémicos en la cadena de suministro de manera temprana y promover la mejora continua. La implementación de este concepto está prevista para 2026.

1 El cálculo se basó en el volumen de adquisiciones planificado para materiales de producción en 2025. La métrica se recopiló el 1 de diciembre de 2025, ya que los datos se evalúan anualmente dentro de este periodo.

Seguridad Vial (ESRS S4)

Según cifras de la base de datos CARE (*Community database on Accidents on the Roads in Europe*) de la Unión Europea de los últimos años, en promedio, alrededor del 70% de las víctimas de accidentes mortales en los que estuvieron involucrados vehículos de carga pesada de más de 3.5 t fueron ciclistas, peatones y ocupantes de automóviles. En general, el número de muertes viales en este tipo de accidentes ha disminuido significativamente en años recientes: mientras que 3,256 personas murieron en accidentes con vehículos de carga pesada de más de 3.5 t en 2013, esta cifra cayó más del 13% a 2,829 para 2023, de acuerdo con datos actuales de la Comisión Europea, a pesar del aumento en el transporte de carga por carretera. Esto corresponde a una participación de aproximadamente el 14% de todas las muertes viales en la UE. Los tipos de accidentes más frecuentes en la UE incluyen colisiones traseras, especialmente al final de embotellamientos, salidas involuntarias de carril, colisiones laterales en intersecciones, accidentes al dar la vuelta debido a puntos ciegos y errores al rebasar. Al mismo tiempo, los accidentes viales y sus consecuencias también tienen un impacto económico, por ejemplo, en el flujo de mercancías. Así, la seguridad vial puede contribuir a proteger la vida y la integridad de los usuarios de las vías, además de garantizar el transporte seguro de bienes. Para nosotros, la seguridad vial significa asumir una responsabilidad social y económica. Por lo tanto, la seguridad vial es un aspecto clave de nuestra estrategia de negocio sustentable y una parte integral del desarrollo de nuestros vehículos.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

La siguiente tabla B. 82 muestra los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el tema de seguridad vial.

Los impactos, riesgos oportunidades materiales surgen del modelo de negocio de Daimler Truck y, por lo tanto, tienen una prioridad alta en el desarrollo de los vehículos. Ofrecemos camiones ligeros, medianos y pesados, autobuses urbanos e interurbanos, autobuses de pasajeros y chasis de autobús.

B. 82

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con consumidores y usuarios finales

Categoría	Título	Descripción
Impactos Positivos ○●● ■ □ □	Los sistemas de asistencia al conductor pueden contribuir a aumentar la seguridad vial y la protección de los usuarios de la vía	Las medidas de seguridad activa que previenen los accidentes o reducen su gravedad, y las medidas de seguridad pasiva que reducen la gravedad de los accidentes pueden ofrecer a los conductores y pasajeros un alto nivel de seguridad. Estos pueden ayudar a evitar situaciones críticas de conducción y afrontarlas de forma segura. Las consecuencias de los accidentes son potencialmente más graves, especialmente con vehículos más pesados.
	La seguridad como foco en el desarrollo de vehículos puede reducir los accidentes y sus consecuencias	A través de nuestra investigación de tecnologías de seguridad innovadoras y sistemas más eficientes, se desarrollan medidas que contribuyen a la prevención de accidentes y a una mejor protección en caso de accidente.
Impacto negativo ○○● ■ □ □	Los accidentes provocados por el uso de nuestros vehículos pueden perjudicar a los usuarios de la vía	Al utilizar nuestros vehículos, es posible que situaciones individuales imprevisibles en el tráfico puedan provocar accidentes y causar daños a los participantes del tráfico o a la propiedad.
Oportunidad ●●●	Aumentar la calidad del producto puede fortalecer nuestra posición de mercado	El enfoque constante de nuestra empresa y nuestros vehículos en la alta calidad y la seguridad puede fortalecer la posición de nuestra empresa en el mercado competitivo.

●○○ hacia arriba ○●○ operaciones propias ○○● hacia abajo ■ □ □ corto plazo ■ ■ □ mediano plazo ■ ■ ■ largo plazo

Los conductores, pasajeros y todos los demás usuarios de la vía entran en contacto con estos vehículos en las vías públicas. Nuestros clientes y, por tanto, los responsables del uso previsto de los vehículos son las respectivas empresas de transporte u operadores de flotas. En el contexto de la seguridad vial, entendemos como consumidores y usuarios finales:

- Conductores
- Pasajeros
- Usuarios de la vía pública
- Empresas de transporte y sus empleados
- Los consignatarios y destinatarios de los productos transportados, así como sus empleados
- Empresas e instituciones públicas con actividades de transporte
- Trabajadores de rescate

Como parte del análisis de doble materialidad, se incluyeron como actores externos a los operadores de transporte a través de encuestas. El objetivo de la encuesta fue captar las opiniones y perspectivas de las partes interesadas externas sobre la materialidad de los impactos. Esto nos ha permitido agudizar nuestra comprensión del riesgo de daño a los grupos de consumidores y usuarios finales antes mencionados. Además, el análisis ha demostrado que ni los consumidores ni los usuarios finales se ven particularmente afectados en términos de la gravedad del riesgo. Para obtener más información sobre nuestro análisis de doble materialidad, consulte el capítulo Análisis de doble materialidad.

Nuestro enfoque organizacional y administrativo

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 Gobierno de la Sustentabilidad.

Con nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento de Productos (PCMS) y nuestra organización para la gestión de la seguridad funcional y la ciberseguridad, hemos establecido estructuras y procesos para cumplir con todas las leyes, normas y requisitos reglamentarios aplicables.

Nuestra visión estratégica y ambiciones

El objetivo de la "Visión Cero" de la Unión Europea es eliminar las muertes en carretera para 2050. En 2020, las Naciones Unidas, en cooperación con la OMS, adoptaron la resolución para "mejorar la seguridad vial mundial" y anunciaron el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial" (2021-2030). En este documento se establece el objetivo de reducir las muertes y lesiones relacionadas con el tráfico en un 50 % para 2030. Con base en esto, como fabricantes de camiones y autobuses, describimos nuestras ambiciones de aumentar la seguridad vial y, de esta manera, contribuir a la "Visión Cero". Nuestro objetivo es hacer que el tráfico sea más seguro para los involucrados a través de un concepto integral de viales de seguridad y el desarrollo continuo de nuevos sistemas de seguridad.

Para lograr este objetivo, continuamos enfocándonos en optimizar nuestros sistemas avanzados de seguridad y asistencia al conductor para reducir los riesgos y hacer que la movilidad sea más segura. No hemos establecido más objetivos que cumplan con ESRS en este momento.

Nuestras acciones y conceptos de seguridad están sujetos a un desarrollo regular, respaldados por pruebas intensivas, análisis detallados y los últimos hallazgos de nuestra investigación de accidentes. También se utilizan como base para el desarrollo las estadísticas de accidentes de EE.UU. y Alemania, entre otros, y se extraen escenarios de accidentes críticos y frecuentes para alinear lo mejor posible los sistemas de reducción de las consecuencias de los accidentes y de prevención de accidentes con los accidentes reales.

Evaluamos la efectividad de nuestros sistemas mediante pruebas teóricas y prácticas. Entre otras cosas, comprobamos con qué frecuencia nuestros sistemas, como el sistema de frenado de emergencia o el asistente de mantenimiento de carril, intervienen activamente en situaciones críticas. Dado que por razones de protección de datos actualmente no nos es posible medir la eficiencia de los sistemas durante la fase de uso, realizamos pruebas de funcionamiento en pruebas de resistencia y en el sitio de prueba para comprobar el rendimiento de los sistemas. Además, los ajustes de nuestros sistemas se comprueban continuamente mediante métodos de simulación para garantizar una calidad alta y constante.

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 sus necesidades.
  Fase 4: Asistencia después de un accidente – Sistemas que pueden ayudar después de un accidente.

Investigación sobre accidentes

Desde hace más de 50 años, la investigación de accidentes en el sector de vehículos comerciales desempeña un papel central para nosotros a la hora de aumentar la seguridad activa y pasiva de nuestros vehículos. Nuestra investigación de accidentes ha registrado y analizado accidentes de tráfico en los que participan vehículos comerciales pesados desde la década de 1970, derivando estrategias y medidas para el desarrollo de la seguridad vehicular activa y pasiva . Los aspectos de protección de ocupantes y parejas van de la mano. El departamento de investigación de accidentes de Mercedes Benz Trucks lleva a cabo periódicamente análisis detallados de accidentes en Alemania para registrar y evaluar sistemáticamente los accidentes reales en los que se ven involucrados vehículos comerciales pesados. La seguridad de los vehículos en el sector de los vehículos comerciales ha avanzado considerablemente en las últimas décadas gracias a las mejoras conseguidas mediante la investigación de accidentes. Gracias a esta amplia y duradera base de conocimientos, hemos podido desarrollar de forma específica muchas de nuestras soluciones técnicas de seguridad. Luego los lanzamos al mercado de forma temprana, incluso antes de que existieran regulaciones legales, como los sistemas de frenado de emergencia o de giro.

Al analizar los datos de accidentes de camiones con motores de combustión, pudimos obtener información valiosa. Esto nos ha ayudado a desarrollar medidas de protección para la primera generación de nuestros vehículos con propulsión alternativa (como los eléctricos o los basados en hidrógeno). El enfoque aquí se centra, por ejemplo, en la colocación, el diseño, el blindaje, las baterías, los acumuladores de presión y el apagado de los componentes de alto voltaje. En este contexto, también se incluyeron en las consideraciones los procesos de carga eléctrica y los procesos de llenado con gases técnicos.

Canales y participación de nuestros clientes
Vemos el diálogo con nuestros clientes como una valiosa oportunidad para mejorar continuamente nuestros sistemas y desarrollar nuestras acciones. Nuestros clientes tienen la posibilidad de visitar uno de los centros de vehículos comerciales Mercedes-Benz repartidos por toda Alemania o de comunicar sus inquietudes directamente por correo electrónico o a través de nuestro nuevo portal digital para clientes, “My TruckPoint for Mercedes-Benz Trucks".

Todos nuestros clientes y clientes potenciales (por ejemplo, empresas de transporte o conductores) que se vean afectados por nuestras actividades también pueden presentar una queja a través de nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Con la ayuda de nuestros Estándares para Socios Comerciales, que deben ser aceptados por todos los socios comerciales, señalamos explícitamente la disponibilidad de nuestro sistema de denuncia SpeakUp y señalamos que nuestros socios comerciales también proporcionan los canales correspondientes. También informamos a nuestros proveedores y socios de ventas sobre nuestro "Módulo de Concientización sobre Cumplimiento" para el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Una política para todo el grupo regula el procedimiento y las responsabilidades correspondientes para el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp. Su objetivo es garantizar un enfoque justo y transparente que tenga en cuenta tanto el principio de proporcionalidad para los afectados como la protección del denunciante. Además, actualmente no existe una evaluación sistemática para determinar si todos los consumidores y usuarios finales conocen y confían en el sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp para denunciar conductas indebidas, plantear inquietudes y lograr que se investiguen. Puede encontrar más información sobre nuestro sistema de denuncia de irregularidades SpeakUp en el capítulo Cultura corporativa responsable.

Además, ofrecemos a nuestros clientes una variedad de formatos atractivos, incluidos eventos de productos para conductores de flotas y varias plataformas de diálogo, como en nuestro *Customer Focus Day 2025*. Allí presentamos nuestra cartera en constante crecimiento para el transporte del futuro libre de CO2e a nivel local, así como nuestros últimos desarrollos tecnológicos para vehículos comerciales. Además de estos formatos, también llevamos muchos años realizando estudios de investigación de mercado en cooperación con institutos profesionales de investigación de mercado. Estos estudios se llevan a cabo en diferentes estructuras de clientes, es decir, desde conductores y tomadores de decisiones de compra hasta clientes individuales y de flotas. Las encuestas se llevan a cabo tanto a nivel nacional como internacional, así como a nivel interindustrial o adaptadas a sectores específicos, según la necesidad. La ventaja es que podemos utilizar esta investigación de mercado para obtener opiniones neutrales y estructuradas de los clientes sobre temas importantes como la satisfacción del cliente, el uso del vehículo o nuevos conceptos de productos.

Además, organizamos periódicamente los denominados “Truck Clinics” con conductores que prueban nuestros nuevos productos e innovaciones en este formato. Esto significa que recibimos comentarios directos sobre los productos y sugerencias para mejorarlos. La información relevante se proporciona a los departamentos correspondientes para que puedan considerarla en sus proyectos y productos.

Nuestras políticas

Además de nuestra política de Sistema de Gestión de Cumplimiento de Producto que se describe en la tabla B. 83, Nuestro compromiso de respetar los derechos humanos de los consumidores y usuarios finales se establece en las siguientes políticas:

- Declaración de Principios sobre Responsabilidad Social y Derechos Humanos **B. 61**
- Código de Conducta **B. 31**

Para obtener más información sobre nuestras políticas sobre los impactos en los derechos humanos, consulte el Capítulo Nuestra gente. Puede encontrar más información sobre nuestro Código de Conducta en el capítulo Gobierno de la sustentabilidad.

Sistema de Gestión de Cumplimiento de Producto
El objetivo del PCMS es garantizar el cumplimiento normativo de nuestros productos, incluidos los requisitos del producto, la seguridad y la responsabilidad, durante todo el ciclo de vida del producto (creación, fabricación, distribución y uso del producto en las instalaciones del cliente hasta su desmantelamiento incluido). Los principios, estructuras y procesos tienen como objetivo orientar y guiar a nuestros empleados.

En este contexto, hemos establecido un proceso para gestionar y decidir, entre otras cosas, sobre posibles cuestiones relacionadas con la seguridad en relación con los vehículos que ya están en circulación. En este proceso, comités multifuncionales examinan en profundidad los problemas recibidos a través de diversos sensores para determinar posibles causas, efectos y soluciones, y luego toman una decisión rápida. Se trata de un proceso de tres etapas en el que un comité de alto rango decide en última instancia sobre la necesidad de adoptar medidas de campo, como por ejemplo los revocatorios. En caso de que se lleve a cabo una retirada de productos, se informará tanto a los clientes afectados como a las autoridades pertinentes de acuerdo con nuestras obligaciones legales.

Las autoridades publican las retiradas de productos notificadas, incluso en el portal público de la UE "Safety Gate". De esta manera, Daimler Truck Group cumple con sus obligaciones como fabricante en virtud de la legislación sobre responsabilidad y seguridad de los productos, así como en virtud de la legislación sobre vigilancia del mercado y aprobación de tipos.

B. 83

Política de Sistema de Gestión del Cumplimiento de Productos

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Esta política PCMS describe los elementos centrales del Sistema de Gestión de Cumplimiento relacionado con productos implementado por el Consejo de Administración de Daimler Truck Group para garantizar el cumplimiento normativo de nuestros productos durante todo el ciclo de vida del producto.
Objetivos generales	El objetivo del PCMS es garantizar el cumplimiento normativo de nuestros productos, también en lo que respecta a los requisitos de seguridad y responsabilidad del producto, durante todo el ciclo de vida del producto (desarrollo del producto, producción, ventas y uso por parte del cliente hasta el desmantelamiento).
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	La política está diseñada para asegurar el cumplimiento normativo de nuestros productos.
Proceso de monitoreo	Se lleva a cabo anualmente un proceso de monitoreo del PCMS para evaluar el diseño, la implementación y la eficacia del mismo. Se implementan mejoras apropiadas en función del análisis.
Alcance	La política aplica a todas las compañías del Grupo con excepción de Daimler Truck Financial Services.
Nivel responsable de la organización	La implementación de la política es responsabilidad de las unidades de negocio relevantes.
Referencia a estándares e iniciativas de terceros	Para minimizar los posibles riesgos del producto, se deben tener en cuenta las leyes, regulaciones, políticas, normas automotrices u otras especificaciones aplicables (por ejemplo, ISO 9001:2008) aplicables y específicas del mercado. Se deben observar y cumplir las normas, la conformidad del material relacionado con el producto y las instrucciones técnicas, en particular en lo que respecta a los requisitos técnicos aplicables. El PCMS crea las estructuras y los procesos para garantizar esto.
Consideración a intereses de partes interesadas	n/a
Disponibilidad de la política a partes interesadas	La política está disponible para todos los empleados en todo momento a través de la plataforma central de políticas.

Nuestras acciones

Nuestro compromiso incluye el desarrollo continuo de sistemas de asistencia de alto rendimiento, medidas de seguridad pasiva y activa, apoyo al rescate y recuperación y conducción autónoma. Los sistemas de seguridad eficaces reducen los riesgos para los consumidores, los usuarios finales y otros usuarios de la vía y ofrecen oportunidades para una mayor seguridad vial.
Los sistemas de asistencia al conductor solo pueden servir de apoyo al operador. La responsabilidad de la operación segura del vehículo siempre recae plenamente en el conductor.

Sistemas de seguridad active y asistencia
Se puede esperar una contribución positiva cuando introducimos nuevos sistemas al mercado o incrementamos el rendimiento de nuestros sistemas actuales, por ejemplo, mediante nuevos sensores. Todos los sistemas se someten a pruebas exhaustivas para evaluar los límites dinámicos de conducción de las diversas funciones de seguridad. Además, un total de 97 vehículos de Daimler Truck circularon por todo el mundo entre 2022 y finales de 2025 para las pruebas y validación de nuestros sistemas de seguridad.

Con estos vehículos se recorrieron más de siete millones de kilómetros para garantizar una alta calidad. Esta experiencia se utiliza en pruebas con clientes antes del lanzamiento al mercado para asegurar la funcionalidad correcta y la utilidad en el día a día.

En 2025, las acciones de seguridad activa se centraron en implementar el paquete actualizado de ADAS (*Advanced Driver Assistance Systems*) ahora también en el Cascadia en los EE. UU. Esta plataforma también se utiliza en el Actros ProCabin, el cual también fue introducido recientemente en el año de informe 2025. Se cumplen los requisitos del Reglamento General de Seguridad (GSR) de Europa. El sistema de seguridad "Connected Traffic Warnings", introducido el año anterior con el eActros 600, también se implementó en las series Actros y Arocs en Europa en 2025, lo que lo hace disponible en significativamente más vehículos. Este sistema utiliza comunicación V2X[1] basada en redes móviles y puede advertir sobre situaciones relevantes para la seguridad, como embotellamientos, lluvia intensa, obras viales, vehículos de seguridad en zonas de construcción o vehículos averiados. Esto también es compatible con la comunicación C-ITS[2] basada en el *backend* a través de la red móvil, la cual planeamos implementar gradualmente en otras series de productos.

1 V2X: Comunicación Vehicle-to-everything.
2 C-ITS: Cooperative Intelligent Transport Systems.

Los sistemas de seguridad activa son particularmente importantes para los camiones y autobuses, ya que los siniestros que involucran a estos vehículos pueden tener consecuencias graves. Los sistemas de asistencia al conductor pueden apoyar a los operadores en la detección temprana de situaciones peligrosas y mitigar o incluso prevenir accidentes, protegiendo a todos los involucrados en el tráfico vial. Por esta razón, desarrollamos regularmente nuevos sistemas de seguridad que pueden proteger y apoyar a los conductores en su trabajo diario.

La protección de los usuarios vulnerables de la vía es un enfoque especial. Por ejemplo, para nuestros vehículos comerciales pesados ofrecemos un asistente de frenado (Active Brake Assist (ABA) para camiones y autobuses foráneos, y Preventive Brake Assist (PBA) para autobuses urbanos) que puede detectar peatones y ciclistas dentro de los límites de su sistema y reaccionar ante ellos. Además, con el asistente de giro activo (Active Sideguard Assist), hemos introducido un sistema de asistencia que puede reducir las consecuencias de los accidentes o prevenirlos cuando se ven involucrados ciclistas, dentro de los límites del sistema.

.

El Paquete de Seguridad Activa revisado, introducido en el año de informe 2024 y conforme a los requisitos del GSR, recibió una actualización de software en enero de 2025. Esta actualización también puede aplicarse a los vehículos Actros y Arocs fabricados antes de 2025 que estén equipados con sensores compatibles. La misma actualización se puso a disposición de Daimler Buses en septiembre de 2025. Otros lanzamientos de productos se muestran en la tabla B. 84.

Nuestros sistemas de seguridad activa apoyan a los operadores en la realización de sus tareas de conducción y, de este modo, pueden ayudar a prevenir siniestros o reducir su gravedad. Con estos sistemas, nuestro objetivo es aumentar la atención del conductor, prevenir la fatiga y fomentar un estilo de conducción adaptado, por ejemplo, mediante la predicción, la automatización, el reconocimiento de señales de tráfico, una visión periférica mejorada y un control de luces inteligente.

Conducción autónoma

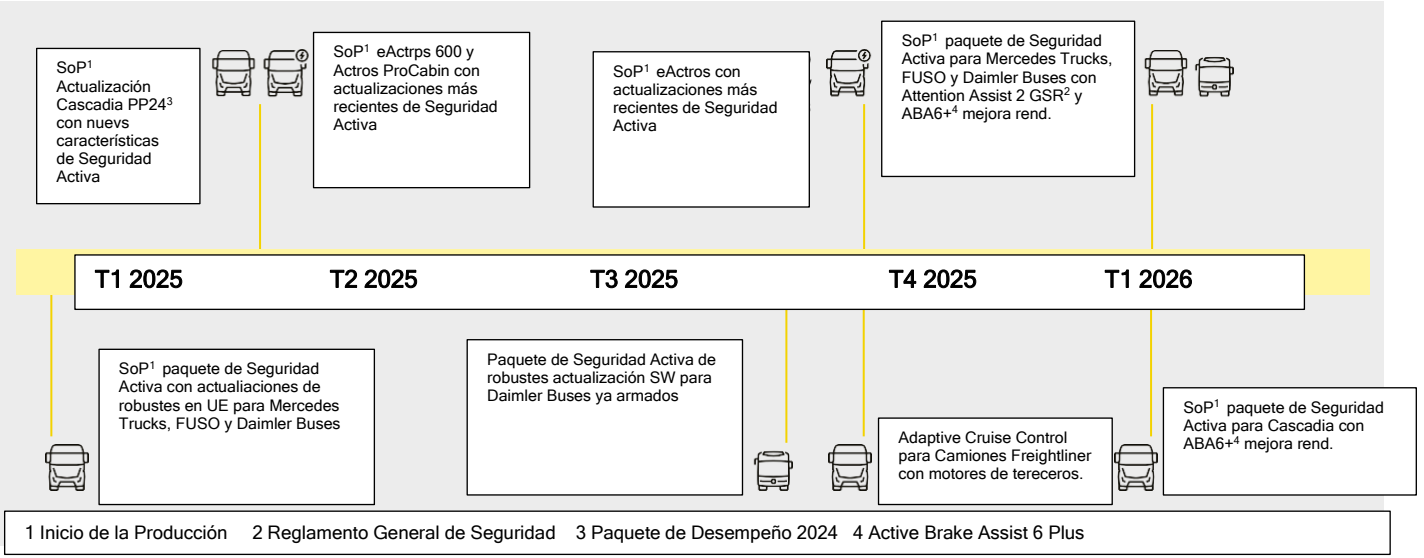
Durante el año de informe, también seguimos impulsando los impactos positivos que la conducción autónoma puede tener en el futuro. Junto con Torc Robotics, seleccionamos a Innoviz como proveedor de sistemas LiDAR (*Light Detection and Ranging*) de alto rendimiento para rangos cortos. Innoviz trabaja estrechamente con nosotros en el desarrollo de sensores y está adaptando la tecnología específicamente para aplicaciones comerciales de camiones pesados. El plan es instalar los sensores LiDAR de corto alcance InnovizTwo en el Freightliner Cascadia, que se utilizará inicialmente para el transporte de larga distancia en los EE. UU. En combinación con el software de conducción virtual de Torc, esto crea un sistema de sensores que integra radar, cámara y LiDAR, garantizando una alta precisión tanto en tramos rectos largos como durante maniobras de conducción complejas. Estas múltiples capas de protección son esenciales para la conducción autónoma según el Nivel 4 de la SAE.

Digitalización

Para ampliar aún más las oportunidades de la digitalización en el desarrollo de vehículos, anunciamos la creación de la empresa conjunta **Coretura** con el Grupo Volvo durante el año de informe. Coretura permitirá que Daimler Truck, el Grupo Volvo y otros clientes potenciales ofrezcan aplicaciones digitales para sus productos. Una nueva plataforma de vehículos definidos por software servirá de base para esto y establecerá un nuevo estándar en la industria. Las actividades específicas de Coretura incluyen, por un lado, el desarrollo de software de un sistema operativo dedicado para vehículos comerciales y, por otro lado, la especificación y adquisición de unidades de control centralizadas de alto rendimiento capaces de procesar grandes volúmenes de datos. Este aumento en la potencia de cómputo también mejora la percepción y el procesamiento del entorno del vehículo y, por lo tanto, puede hacer una contribución positiva a la seguridad vial.

B. 84

Introducciones 2025



Iniciativas y medidas adicionales

Los **sistemas de seguridad pasiva** brindan protección a los operadores, pasajeros y demás involucrados en un siniestro cuando la colisión se vuelve inevitable. Además de los sistemas de retención activos, como las bolsas de aire para el conductor y los cinturones de seguridad con pretensores, ponemos énfasis en un concepto de choque coordinado. Esto incluye cabinas de conducción con alta rigidez y estructuras de absorción de energía. También nos enfocamos en minimizar los riesgos de lesiones indirectas. Esto incluye, por ejemplo, el diseño y la disposición de los componentes del interior de la cabina, la protección contra incendios y, de ser necesario, el corte de energía de los sistemas de alto voltaje en vehículos con propulsión alternativa.

Otra parte importante de nuestra labor es proporcionar información dirigida a los **cuerpos de rescate y servicios de recuperación**, por ejemplo, a través de guías de rescate, mapas y folletos de remolque. El conocimiento detallado de nuestros vehículos y sus sistemas de seguridad ayuda a que los servicios de emergencia lleguen más rápido a los operadores o pasajeros lesionados y, por lo tanto, puede ayudar a salvar vidas. Generamos conciencia sobre la seguridad vial –por ejemplo, mediante la **capacitación de conductores, programas educativos y caravanas (*roadshows*)**– y proporcionamos información sobre tecnologías e innovaciones en seguridad. Se puede encontrar más información detallada sobre la seguridad vial en: w www.daimlertruck.com/en/sustainability/s-social/traffic-safety.



Gobierno

Conducta Empresarial Responsable (ESRS G1)

Estamos convencidos de que sólo aquellos que actúan de forma responsable – tanto dentro de la Compañía como en cooperación con socios comerciales - seguirán teniendo éxito de forma sostenida. Por lo tanto, para nosotros es de suma importancia apegarnos a los estándares legales y éticos, así como fomentar una cultura de cumplimiento. De esta manera, buscamos realizar una contribución significativa a una cultura corporativa responsable y positiva y relaciones comerciales sustentables.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

El gobierno corporativo responsable se alinea con nuestra visión de negocio sustentable: esto incluye no solo nuestro compromiso con los temas ambientales y sociales, sino también las inversiones en el personal y las acciones para promover un gobierno corporativo íntegro. A través de acciones de capacitación integral y campañas de comunicación, buscamos informar y concientizar a nuestros colaboradores sobre temas relacionados con la cultura y el gobierno corporativo.

Queremos animar a nuestros empleados a compartir sus observaciones a través de canales como el sistema de denuncia SpeakUp y, así, contribuir activamente a la mejora y el fortalecimiento de nuestra cultura corporativa para contrarrestar riesgos como la corrupción y el fraude.

Además, entendemos el gobierno corporativo responsable como una responsabilidad que se vive a lo largo de toda la cadena de valor. Una colaboración estrecha y basada en valores con nuestros socios comerciales respalda las prácticas sustentables y ayuda a integrar los aspectos ecológicos, sociales y de gobernanza en nuestros procesos de suministro y distribución. Esto nos permite fomentar alianzas éticas, resilientes y a largo plazo que refuerzan nuestro compromiso con los negocios sustentables. La siguiente tabla B. 85 muestra los riesgos y oportunidades materiales relacionados con el gobierno corporativo del Grupo.

B. 85

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el gobierno corporativo

Categoría	Título	Descripción
Impacto Positivo ●○○ ■ ■ □	**Cooperación con socios comerciales seleccionados promueve prácticas sustentables**	Al integrar criterios sociales, ambientales y de gobernanza en el proceso de selección y formular nuestras expectativas de prácticas sustentables en nuestros Estándares para Socios Comerciales, realizamos una contribución positiva a una economía sustentable en estrecha cooperación con nuestros socios comerciales, especialmente los proveedores.
Oportunidades ●●●	**Prácticas comerciales éticas pueden tener un impacto positivo en la percepción pública de nuestra Compañía**	Las prácticas sólidas de gobierno y cumplimiento pueden garantizar la adhesión a los valores éticos, así como a las leyes y regulaciones. Esto puede fomentar una cultura de integridad y confianza, y tener un impacto positivo en la percepción de la sociedad sobre nuestra Compañía.
	La protección a denunciantes crea confianza en el lugar de trabajo y puede promover la reputación de la Compañía	La protección de los denunciantes (*whistleblowers*) puede alentar y empoderar a todos los empleados y partes interesadas para compartir sus opiniones y observaciones. Las medidas para proteger a los denunciantes que van más allá de los requisitos legales pueden promover una cultura de confianza y tener un impacto positivo en la reputación de nuestra Compañía.
Riesgo ●●●	**Corrupción, soborno y fraude pueden resultar en riesgos financieros y de la reputación**	La corrupción activa y pasiva, la apropiación indebida, el desfalco, el lavado de dinero, las sanciones, el abuso de mercado, las violaciones a la ley o el cumplimiento tributario inadecuado pueden representar riesgos significativos para nosotros. Dependiendo de su alcance, estos pueden tener consecuencias financieras significativas y poner en peligro la reputación de nuestra Compañía

●○○ hacia arriba ○●○ operaciones propias ○○● hacia abajo ■ □ □ corto plazo ■ ■ □ mediano plazo ■ ■ ■ largo plazo

Nuestras políticas

En Daimler Truck, contamos con políticas que se aplican a nuestros colaboradores, socios comerciales y terceros externos. Estas proporcionan orientación para nuestras operaciones diarias, nos apoyan en la cobertura de áreas específicas de nuestra cadena de valor y nos ayudan a superar sistemáticamente los desafíos en nuestro trato con socios de ventas y proveedores. Además de los Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck B. 89 y las Cláusulas Contractuales Obligatorias sobre Responsabilidad Social y Protección Ambiental B. 90, descritas a continuación, las siguientes directrices son relevantes:

- Código de Conducta Daimler Truck **B. 31**
- Política Maestra de Cumplimiento **B. 32**
- Política Maestra de Violación e Investigación **B. 70**

Nuestras acciones

Nuestros valores y principios están plasmados en el Código de Conducta de Daimler Truck. Este Código de Conducta define reglas vinculantes y describe los principios bajo los cuales trabajamos –tanto interna como externamente– y nos apoya en la toma de decisiones fundamentadas y responsables. Un componente importante para fomentar una cultura corporativa responsable es nuestro Sistema de Gestión de Cumplimiento (CMS). Este nos ayuda a cumplir con los requisitos legales, prevenir conductas indebidas y fortalecer el gobierno corporativo responsable. Esto también incluye conceptos que están alineados con la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (UNCAC). Reconocemos la importancia de dichos conceptos y capacitamos regularmente a todos los colaboradores y a nuestros órganos de administración sobre las regulaciones pertinentes

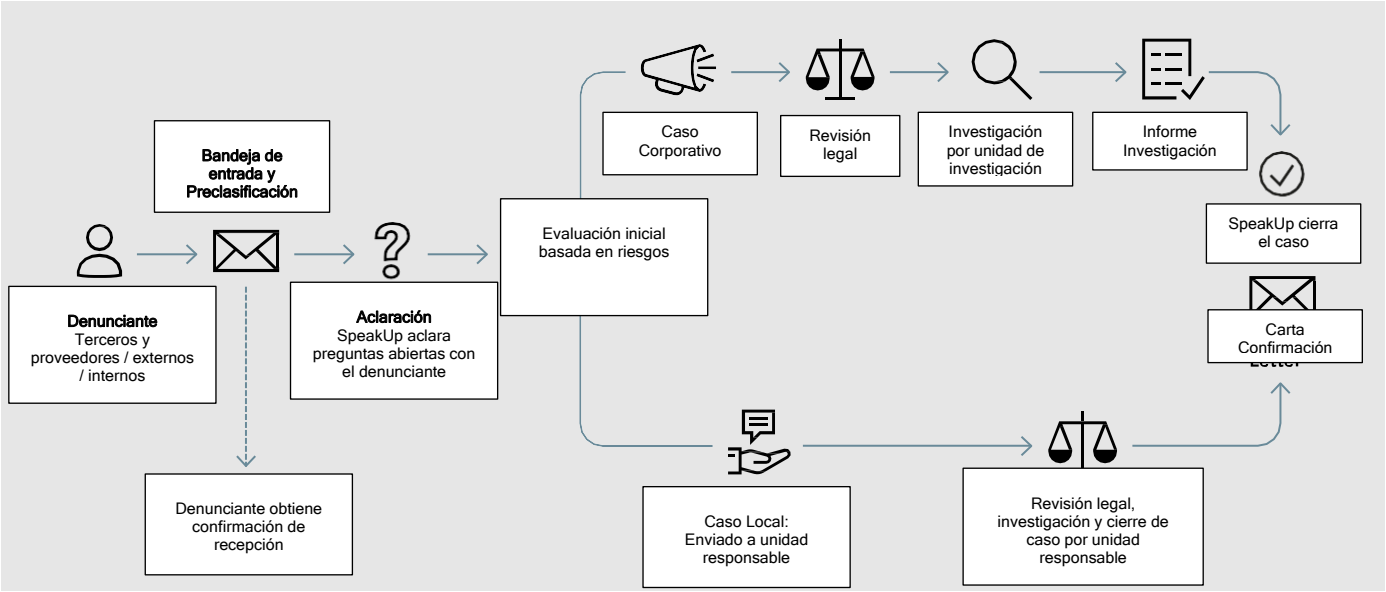
Como parte integral del CMS, nuestro sistema de denuncia SpeakUp contribuye a la transparencia, la confianza y la comunicación abierta en todo el Grupo Daimler Truck. Además de las reglas y procesos formales, nos enfocamos en una cultura corporativa dinámica. Con nuestra 'Impact Culture' (Cultura de Impacto), buscamos crear oportunidades de compromiso y participación: se alienta a los colaboradores a asumir responsabilidades y dar forma activamente a nuestra cultura. Los comentarios de la encuesta anual de clima laboral – por ejemplo, sobre si el comportamiento poco ético se aborda abiertamente y si existe confianza en nuestro sistema de denuncia SpeakUp– nos ayudan a evaluar nuestra cultura y brindan el impulso para el desarrollo de acciones pertinentes. Se puede encontrar más información sobre el Código de Conducta de Daimler Truck y nuestro CMS en el capítulo E Gobierno de la Sustentabilidad; sobre la 'Impact Culture' y la encuesta a los colaboradores, en el capítulo Nuestra Gente.

Acción

Solo podemos alcanzar los objetivos a largo plazo y garantizar una colaboración basada en la confianza dentro de nuestra Compañía a través de la justicia y la honestidad. Por lo tanto, hacemos un llamado a nuestros colaboradores, socios comerciales y terceros externos para que denuncien posibles conductas indebidas y violaciones a las reglas en relación con las actividades comerciales de todo el Grupo. Nuestro sistema de denuncia **SpeakUp** permite el reporte dirigido de violaciones a las leyes, a nuestro **Código de Conducta de Daimler Truck** y a otras políticas globales del Grupo. El procedimiento y las responsabilidades correspondientes están regulados en la Política Maestra de Investigación y Violación de Reglas B. 70. Su objetivo es promover un proceso justo y transparente que considere tanto el principio de proporcionalidad para los afectados por una acusación, como la protección del denunciante. Dentro del departamento central de cumplimiento, un equipo es responsable del manejo y procesamiento de las denuncias recibidas.

B. 86

El Sistema de denuncia SpeakUp



El equipo participa regularmente en cursos de capacitación adecuados y busca el intercambio profesional como parte del trabajo en asociaciones y otros círculos de expertos, con el fin de mejorar continuamente sus competencias.

La política también sirve como un estándar con el cual evaluamos las violaciones a las reglas y decidimos las consecuencias. Regula, en particular, el procedimiento para el manejo de violaciones a las reglas de relevancia corporativa, así como las violaciones bajo responsabilidad local. Si una denuncia relacionada con la propia unidad de negocio de Daimler Truck se clasifica como una violación bajo responsabilidad local tras una evaluación inicial basada en riesgos, el sistema de denuncia SpeakUp remite el caso al departamento local responsable (por ejemplo, Recursos Humanos, Seguridad Corporativa o Cumplimiento). Este departamento investiga las denuncias y esclarece el caso de manera independiente.
Si el sistema SpeakUp clasifica una denuncia como una violación de relevancia corporativa tras la evaluación inicial, el caso se remite a una unidad de investigación. Esto ocurre cuando existe un alto riesgo para la compañía, incluyendo a sus colaboradores y otras personas. SpeakUp acompaña el procesamiento posterior hasta la conclusión de los procedimientos. Los tipos de violaciones con relevancia corporativa incluyen, por ejemplo, delitos de corrupción y lavado de dinero, así como infracciones a las leyes antimonopolio, violaciones graves relacionadas con especificaciones técnicas o incumplimientos severos de las regulaciones ambientales. Los casos de acoso sexual, discriminación o racismo, y otras violaciones a los derechos humanos, también se encuentran entre las violaciones de relevancia corporativa.

La plataforma integrada SpeakUp permite a todos los colaboradores y terceros a nivel mundial reportar posibles conductas indebidas y violaciones a las reglas al sistema de denuncia, ya sea por escrito a través de un sitio web seguro o por buzón de voz mediante una línea telefónica. En ambos casos, el idioma del reporte se puede seleccionar libremente y el contacto puede realizarse en cualquier momento. Las denuncias también pueden enviarse por correo electrónico o vía postal. En Alemania, los denunciantes tienen acceso a un intermediario externo neutral como punto de contacto adicional. En todos los casos, los reportes también pueden realizarse de forma anónima. Los socios comerciales y terceros externos también pueden denunciar posibles conductas indebidas o violaciones a las reglas por parte de nuestros colaboradores, contribuyendo así a mantener los valores de nuestra Compañía y a promover la integridad. Para fortalecer continuamente la confianza en nuestro sistema de denuncia SpeakUp y, en particular, para concientizar a nuestros colaboradores y socios comerciales al respecto, empleamos diversas medidas de comunicación. Estas sirven para informar sobre el canal de denuncia y para sensibilizar sobre temas de cumplimiento.

Acciones

Nuestro programa de cumplimiento tiene como objetivo prevenir, detectar y combatir la **corrupción, el soborno y el fraude** en la medida de lo posible en todas las actividades comerciales. Revisamos a los socios comerciales y las transacciones con especial cuidado, sobre todo al tratar con autoridades y servidores públicos.

Un elemento central de nuestro programa anticorrupción es el Índice de Percepción de la Corrupción de Transparencia Internacional, el cual sirve como un parámetro clave en las evaluaciones de riesgo. Identificamos mayores riesgos de corrupción, en particular, en las actividades de ventas en países de alto riesgo y en nuestras relaciones comerciales con distribuidores autorizados, agentes generales y proveedores a nivel mundial. Nuestra cláusula estándar de cumplimiento para contratos obliga a todos los socios comerciales a contar con procedimientos y medidas adecuados para combatir la corrupción. El sistema de denuncia **SpeakUp** está disponible para reportar incidentes y tiene como fin apoyar el examen y manejo adecuados de los casos sospechosos.
En caso de corrupción, contamos con procesos de reporte y **escalación** claramente definidos, y los resultados se ponen a disposición de los comités correspondientes. La organización de cumplimiento desempeña un papel consultivo y de coordinación, apoyando al **Consejo de Administración** en el cumplimiento de las regulaciones y requisitos legales. Asimismo, sienta las bases de los estándares, procesos y cultura de cumplimiento dentro del Grupo Daimler Truck.

Métricas

Durante el año del informe, no se registraron condenas (2024: 0) ni multas (2024: 0) relacionadas con violaciones a las leyes y regulaciones anticorrupción o antisoborno.

Acciones

Ofrecemos una amplia gama de cursos de capacitación sobre temas de cumplimiento. La necesidad de estos cursos se determina periódicamente y el contenido se adapta y desarrolla continuamente conforme a los hallazgos más recientes. Asignamos los módulos de capacitación pertinentes a los colaboradores cuando son contratados, promovidos o cuando cambian a un puesto de mayor riesgo. Los cursos de capacitación en línea están disponibles a nivel mundial a través de un Sistema de Gestión de Aprendizaje (LMS). Nuestro personal administrativo tiene la obligación de asistir a la capacitación sobre el Código de Conducta cada tres años. Esta capacitación abarca, entre otros temas, los principios del Código de Conducta de Daimler Truck y nuestros Principios de Propósito (*Purpose Principles*).

También incluye el manejo correcto de donaciones, leyes antimonopolio, prevención de la corrupción, protección de datos y cómo abordar las violaciones legales y normativas a través de nuestro sistema de denuncia SpeakUp. A todos los nuevos colaboradores se les asigna automáticamente esta capacitación al ingresar a la Compañía. En particular, los departamentos de ventas y mercadotecnia, así como el de compras, se consideran funciones de alto riesgo y reciben nuestra atención especial.

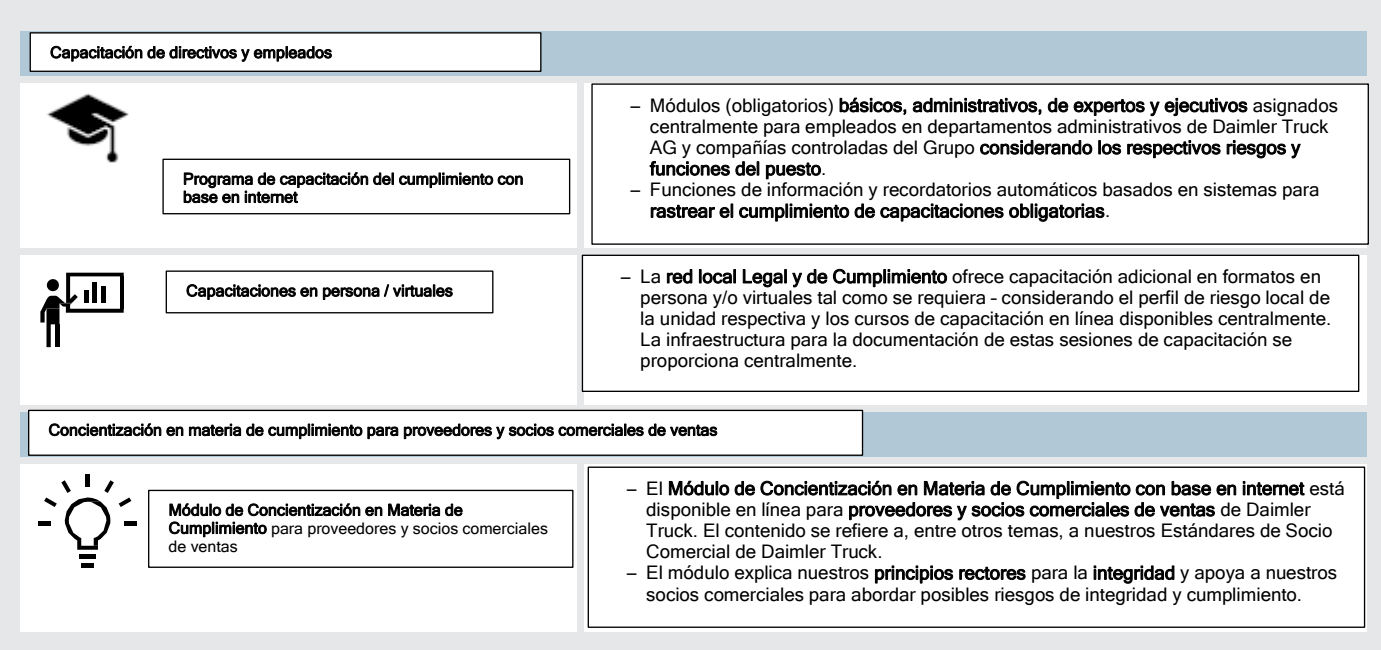
El Módulo de Capacitación Básica –Código de Conducta de Daimler Truck– contiene contenido sobre la prevención de la corrupción y se proporciona a todos los empleados administrativos de Daimler Truck AG y sus empresas del Grupo controladas, cubriendo así todas las funciones que conllevan riesgos. Los colaboradores de producción y áreas relacionadas pueden participar voluntariamente en el programa de capacitación en línea y también completar un curso de capacitación desarrollado específicamente para estas áreas.

Los miembros recién nombrados de los **consejos ejecutivos** y posiciones comparables completan el módulo obligatorio en línea: Módulo Ejecutivo - Gobierno Corporativo.

Como parte del programa de inducción (*onboarding*) y del reporte de cumplimiento, los miembros del comité de vigilancia reciben información sobre las acciones anticorrupción vigentes. Los representantes de los trabajadores empleados por la Compañía también están incluidos en los programas de capacitación anticorrupción. Además, para 2026 está planeada una oferta informativa en materia anticorrupción para el Comité de Vigilancia.

B. 87

Programa de capacitación en cumplimiento de Daimler Truck



Métricas

La proporción de funciones de alto riesgo cubiertas por los programas de capacitación es del 100% (2024: 100%). La siguiente tabla B 88 proporciona una descripción general de nuestros cursos de capacitación, los cuales incluyen la prevención de la corrupción y el soborno como componentes.

Acciones

Una colaboración basada en la confianza con **los socios de ventas y proveedores** se fundamenta en un entendimiento compartido de los valores y en la disposición de compartir responsabilidades. Para nosotros en Daimler Truck, la conducta ética y el cumplimiento de los requisitos legales forman la base de las relaciones comerciales sustentables. Por lo tanto, ponemos gran énfasis en fomentar que no solo nuestros colaboradores, sino también nuestros socios comerciales, actúen de acuerdo con estos principios en la mayor medida posible. Al actualizar periódicamente nuestras evaluaciones de riesgo e integrar nuevos estándares en nuestra estrategia, promovemos el desarrollo continuo de la colaboración, con el objetivo de fortalecer nuestras relaciones comerciales.

En nuestros Estándares para Socios Comerciales, hemos definido lo que esperamos de nuestros socios comerciales, incluidos nuestros proveedores. Estos estándares incluyen requisitos relacionados con el respeto y la protección de los derechos humanos, la promoción de condiciones de trabajo óptimas, la protección del medio ambiente y el cumplimiento de las regulaciones legales. Los Estándares para Socios Comerciales se pueden encontrar en w www.daimlertruck.com/en/company/compliance/compliance-of-our-business-partners.

B. 88

Capacitación sobre corrupción y soborno

Capacitación	Alcance	Grupo Objetivo	Número de participantes[1]		Directivos[2]		Frecuencia repetición[3]	Formato capacitación
			2025	2024	**2025**	2024		
Módulo Básico- Código Conducta Daimler Truck	Vivir los Principios de Propósito en el trabajo diario, manejo correcto de regalos y beneficios (prevención de la corrupción), protección de la libre competencia, protección de datos propios y de terceros, señalar violaciones a la ley y a las reglas, y comunicarse de manera responsable y segura en redes sociales	Todos los Empleados activos de la administración de Daimler Truck AG y empresas controladas del Grupo	**43,146**	42,922	**5,285**	5,247	**3 años**	**en línea**
Módulo Experto - Cumplimiento@Mercadotecnia&Ventas	Manejo de transacciones, sistema de ventas de Daimler Truck, leyes antimonopolio, mantenimiento de relaciones comerciales (prevención de la corrupción), trato con socios comerciales y cumplimiento en materia de derechos humanos	Empleados activos de la administración de Daimler Truck AG y empresas controladas del Grupo a nivel mundial en funciones de mercadotecnia y ventas	**10,277**	11,966	**1,226**	1,458	**3 años**	**en línea**
Módulo Experto - Cumplimiento@Adquisiciones	Selección cuidadosa de socios comerciales, prevención de la corrupción, leyes antimonopolio, cumplimiento en materia de derechos humanos, cumplimiento de protección de datos, protección de la propiedad intelectual –regulaciones específicas para materiales de producción–, cumplimiento de productos, Incoterms 2020 en relación con el despacho aduanal	Empleados activos de la administración de Daimler Truck AG y empresas controladas del Grupo a nivel mundial en funciones de compras centrales	**1,951**	1,763	**235**	240	**3 años**	**en línea**
Módulo Ejecutivo - Gobierno Corporativo	Aspectos legales, gestión de políticas, diseño organizacional, cumplimiento –incluyendo prevención de la corrupción–, gestión de riesgos, asuntos externos, impuestos y aduanas, operaciones con partes relacionadas de acuerdo con la ARUG II, módulo adicional para el CFO (Director de Finanzas) y seguro de D&O (Responsabilidad Civil para Directores y Administradores)	Todos los Directores Generales (CEOs) / Directores de Finanzas (CFOs), todos los gerentes de nivel 2 (Empleados de tiempo completo y tiempo parcial) de la administración de Daimler Truck AG y empresas controladas del Grupo, todos los directores de unidades de negocio de la administración de Daimler Truck AG y todos los titulares de mandatos de empresas asociadas controladas y no controladas	**97**	82	**95**	80	**3 años**	**en línea**

1 Esto incluye a todos los Empleados administrativos activos (de tiempo completo y tiempo parcial) de Daimler Truck AG y empresas controladas del Grupo que cumplan con los requisitos técnicos de TI para realizar la capacitación en el Sistema de Gestión de Aprendizaje (LMS) de Daimler Truck.

2 Esto incluye a todos los gerentes (Empleados de tiempo completo y tiempo parcial) de nivel 4 o superior de Daimler Truck AG y empresas controladas del Grupo que cumplan con los requisitos técnicos de TI para realizar la capacitación en el Sistema de Gestión de Aprendizaje (LMS) de Daimler Truck.

3 A los Empleados que se trasladen a una función con mayor riesgo o que inicien una nueva función con mayor riesgo se les asignará automáticamente la capacitación correspondiente.

Esperamos que nuestros socios comerciales, especialmente nuestros proveedores directos, reconozcan estos estándares y comuniquen adecuadamente su contenido a sus colaboradores y a lo largo de su cadena de valor hacia arriba (*upstream*). También esperamos que verifiquen regularmente el cumplimiento de estos estándares. Consideramos esto como un requisito esencial para una cooperación exitosa. Regulaciones adicionales y detalladas sobre estos estándares se encuentran en nuestras condiciones contractuales de compra sobre responsabilidad social y protección ambiental, así como en las cláusulas contractuales de cumplimiento.
Para apoyar a nuestros socios de ventas y proveedores, proporcionamos un módulo de concientización en materia de cumplimiento especialmente desarrollado. Este módulo se basa, entre otras cosas, en el contenido de nuestros Estándares para Socios Comerciales; transmite los requisitos actuales y ofrece a los proveedores y socios de ventas asistencia práctica para el manejo de posibles riesgos de cumplimiento. Se puede encontrar más información en nuestro sitio web:
w www.dt-compliance-awareness-module.com/en/.

En el departamento de compras de materiales de producción, se solicita una calificación de sustentabilidad basada en una autoevaluación (SAQ), la cual se toma en cuenta como un criterio obligatorio antes de colocar nuevos pedidos por encima de un determinado valor de orden[1]. Se evalúa tanto a los proveedores nuevos como a los existentes bajo criterios de sustentabilidad, particularmente cuando se introducen nuevas ubicaciones o volúmenes de producción adicionales. En específico, se les realizan preguntas sobre estándares sociales y de derechos humanos, así como estándares ambientales. En caso de ser necesario, también llevamos a cabo auditorías a los proveedores con una mayor exposición al riesgo.

Sometemos a nuestros proveedores directos a procesos de debida diligencia (*due diligence*) basados en riesgos, en los cuales se verifica regularmente a los proveedores existentes, especialmente en lo que respecta a los riesgos de derechos humanos. El análisis de riesgo de dos etapas comienza con una evaluación inicial mediante un sistema de TI y diversos indicadores de riesgo, tales como la ubicación y el uso de grupos de productos críticos.

Posteriormente, sometemos a los proveedores identificados como de alto riesgo a un análisis de riesgo detallado, primordialmente a través del uso de cuestionarios para proveedores. Se puede encontrar más información en w supplier.daimlertruck.com/en/ y en el capítulo Derechos humanos en la cadena de valor.

1 Para nuevos contratos, el valor del contrato debe superar el € 1 millón y el proveedor debe tener una facturación anual superior a los € 15 millones para que la calificación de la autoevaluación (SAQ) sea obligatoria..

B. 89

Estándares de Socios Comerciales de Daimler Truck

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Nuestras expectativas para los socios comerciales –incluidos los proveedores– respecto al respeto y protección de los derechos humanos, el medio ambiente, la protección del clima y otros temas relevantes de cumplimiento, se definen en nuestros Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck. Esto incluye, en particular, los temas de salarios justos y seguridad laboral, respeto a la libertad de asociación, requisitos para el despliegue de fuerzas de seguridad, trata de personas, trabajo forzoso e infantil, y el uso responsable de los recursos naturales.
Objetivos generales	Los Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck tienen como fin asegurar que todos los socios comerciales de la Compañía se apeguen a ciertos estándares éticos y legales para proteger a la Empresa y a sus socios de riesgos legales y reputacionales. Al establecer estándares y expectativas claras respecto al respeto de los derechos humanos, se previenen impactos negativos en los trabajadores de la cadena de valor.
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	Los Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck son parte de la estrategia de Daimler Truck para gestionar sus impactos materiales en los trabajadores de la cadena de valor. Al formular nuestras expectativas para una acción sustentable, realizamos una contribución positiva a los negocios sustentables en estrecha cooperación con nuestros socios comerciales, especialmente los proveedores.
Proceso de monitoreo	Los Estándares para Socios Comerciales se revisan como parte de la medición anual de la suficiencia, implementación y efectividad del CMS (Sistema de Gestión de Cumplimiento).
Alcance	Los Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck cubren a los trabajadores en la cadena de valor y no se refieren exclusivamente a grupos específicos.
Nivel organizacional responsable	Los Estándares para Socios Comerciales son creados conjuntamente por todos los Centros de Competencia (CoC) pertinentes de Legal y Cumplimiento (*Legal & Compliance*), así como por los departamentos especializados relevantes de Daimler Truck AG.
Referencia a estándares e iniciativas de terceros	En nuestros Estándares para Socios Comerciales, nos referimos en particular al respeto de los siguientes estándares internacionales: Declaración Universal de los Derechos Humanos, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, las normas fundamentales del trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), los Principios Rectores de la ONU sobre las Empresas y los Derechos Humanos, y los 10 Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas.
Consideración de los intereses de las partes interesadas	Los Estándares para Socios Comerciales toman en cuenta los intereses de las partes interesadas pertinentes, en particular de nuestros proveedores, prestadores de servicios y otros socios comerciales.
Disponibilidad de la política para las partes interesadas	Los Estándares para Socios Comerciales están disponibles públicamente en el sitio web w supplier.daimlertruck.com/en/support/news/the-daimler-truck-business-partner-standards y están a disposición de todos los empleados en cualquier momento a través de la plataforma central de políticas.

The clauses define the standards and requirements for suppliers with regard to respect for human rights and good working conditions as well as environmental protection. This includes in particular the topics of fair wages and occupational safety, respect for freedom of association, requirements for the use of security forces, forced labor and the responsible use of natural resources. With regard to environmental standards and environmental compatibility, binding specifications for environmentally friendly production, energy and resource preservation, waste reduction, and chemical management are formulated. In addition, we encourage our suppliers to support our goals with regard to achieving CO_2e neutrality for our products and services.

B. 90

Cláusulas contractuales obligatorias sobre responsabilidad social y protección ambiental

Categoría	Descripción
Contenido más importante	Las cláusulas definen los estándares y requisitos para los proveedores en lo que respecta al respeto de los derechos humanos y las condiciones de trabajo óptimas, así como la protección del medio ambiente. Esto incluye, en particular, los temas de salarios justos y seguridad laboral, respeto a la libertad de asociación, requisitos para el uso de fuerzas de seguridad, trabajo forzoso y el uso responsable de los recursos naturales. En cuanto a los estándares ambientales y la compatibilidad ecológica, se formulan especificaciones vinculantes para una producción respetuosa con el medio ambiente, la preservación de energía y recursos, la reducción de residuos y el manejo de sustancias químicas. Además, alentamos a nuestros proveedores a respaldar nuestros objetivos para lograr la neutralidad de CO_{2e} en nuestros productos y servicios).
Objetivos generales	Las cláusulas vinculantes a nivel de todo el Grupo sobre responsabilidad social y protección ambiental definen estándares y requisitos claros para la cooperación con los proveedores. También aseguran la implementación contractual de los estándares ambientales y de derechos humanos pertinentes expresados en nuestros Estándares para Socios Comerciales. El acuerdo contractual permite exigir legalmente el cumplimiento de nuestras expectativas si es necesario. Sirve tanto para asegurar el cumplimiento de los requisitos legales como para promover estándares sociales y ambientales a lo largo de la cadena de valor hacia arriba (*upstream*).
Referencia a impactos, riesgos u oportunidades materiales	Las cláusulas abordan la reducción de los impactos ambientales y climáticos en la cadena de valor, así como la minimización de riesgos mediante procesos de producción ecológicos y una planificación de recursos con visión de futuro. Además, representan un componente esencial para garantizar el respeto de los estándares de derechos humanos en Daimler Truck a lo largo de nuestra cadena de valor. En conjunto, esto contribuye a la prevención y minimización de impactos negativos en los trabajadores de la cadena de valor.
Proceso de monitoreo	Monitoreo del cumplimiento a través de auditorías a proveedores y/o autoevaluaciones de proveedores; auditoría de certificación para sistemas de gestión ambiental según ISO 14001, EMAS o estándares comparables.
Alcance	Requisitos globales para proveedores de materiales de producción y materiales no relacionados con la producción.
Nivel organizacional responsable	El departamento de compras es el principal responsable de la integración efectiva de las cláusulas en nuestros contratos con socios comerciales, contando con el apoyo del departamento legal en caso de ser necesario.
Referencia a iniciativas de terceros	Las cláusulas se basan en estándares internacionales como la Carta Internacional de Derechos Humanos, los 10 Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los Principios Rectores de la ONU sobre las Empresas y los Derechos Humanos, las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y las normas fundamentales del trabajo de la OIT. También hacen referencia a ISO 14001, EMAS y estándares de gestión ambiental comparables.
Consideración de los intereses de las partes interesadas	Requisitos para una producción que ahorre recursos y sea respetuosa con el medio ambiente, cumpliendo con las expectativas de las iniciativas ambientales, las regulaciones legales y las necesidades de los clientes.
Disponibilidad de la política para las partes interesadas	Las cláusulas son una parte integral de los contratos con proveedores y también son accesibles al público a través del Portal de Proveedores de Daimler Truck en w supplier.daimlertruck.com/en/.

Notas al capítulo Sustentabilidad en Daimler Truck

Requisitos de información e inclusión por referencia

Las siguientes tablas enumeran todos los requisitos de divulgación de la ESRS 2 y de las siete normas temáticas ESRS que son materiales para Daimler Truck, y que se utilizaron como base para la elaboración de nuestra Declaración de Sustentabilidad del Grupo. No hemos tomado en cuenta todos los requisitos de divulgación de las normas temáticas E3, E4 y S3, ya que estos se encuentran por debajo de nuestro umbral de materialidad.
Las tablas pueden utilizarse para localizar la información relacionada con un requisito de divulgación específico dentro de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.
Asimismo, las tablas muestran dónde hemos ubicado la información relativa a un requisito de divulgación específico fuera de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo y la hemos incluido por referencia.

En los casos en los que aún no disponemos de información sobre un requisito de información, no se proporciona ninguna referencia.

B. 91

ESRS 2 - Requerimientos generales

		Página
BP-1	Bases generales para la preparación de las declaraciones de sustentabilidad	**73**
BP-2	Información en relación con circunstancias específicas	**73 - 74**
GOV-1	El papel de los órganos de administración, dirección y vigilancia	**77 - 78**
GOV-2	Información proporcionada a los órganos de administración, dirección y supervisión y asuntos de sustentabilidad abordados por ellos	**78**
GOV-3	Integración del desempeño relacionado con la sustentabilidad en los esquemas de incentivos	**78 - 79**
GOV-4	Declaración de diligencia debida	**78; 156**
GOV-5	Gestión de riesgos y controles internos sobre el informe de sustentabilidad	**79 - 80**
SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	**74 - 75**
SBM-2	Intereses y puntos de vista de las partes interesadas	**76**
SBM-3	Impactos, riesgos u oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	**83**
IRO-1	Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos, riesgos u oportunidades materiales	**82**
IRO-2	Requisitos de divulgación en las ESRS cubiertos por la declaración de sustentabilidad del encargo	**150 - 153**

B. 92

ESRS E1 - Cambio climático

		Página
ESRS 2, GOV-3	Integración del desempeño relacionado con la sustentabilidad en los esquemas de incentivos	**78 - 79**
E1-1	Plan de transición para la mitigación del cambio climático	**91**
ESRS 2, SBM-3	Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	**83**
E1-2	Políticas relacionadas con la mitigación y adaptación al cambio climático	**88**
E1-3	Acciones y recursos en relación con las políticas de cambio climático	**91 - 98**
E1-4	Objetivos relacionados con la mitigación y adaptación al cambio climático	**93 - 96**
E1-5	Consumo y mezcla energética	**94 - 95**
E1-6	Emisiones brutas de GEI (Gases de Efecto Invernadero) de Alcance 1, 2 y 3, y emisiones totales	**89 - 91; 96**
E1-7	Absorción de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono	**97**
E1-8	Precio interno del carbono	**97**
E1-9	Efectos financieros anticipados por riesgos físicos y de transición materiales, y oportunidades potenciales relacionadas con el clima	Introducción gradual

B. 93

ESRS E2 - Contaminación

		Página
E2-1	Políticas relacionadas con la contaminación	**99**
E2-2	Acciones y recursos relacionados con contaminación Ambiental	**99**
E2-3	Objetivos relacionados con la contaminación	**99**
E2-4	Contaminación de aire, agua y tierra	No es material
E2-5	Sustancias preocupantes y sustancias de muy alta preocupación	No es material
E2-6	Efectos financieros anticipados derivados de riesgos y oportunidades materiales relacionados con la contaminación	Introducción gradual

B. 94

ESRS E5 - Uso de recursos y Economía circular

		Página
E5-1	Políticas relacionadas con el uso de recursos y la economía circular	**100 - 101**
E5-2	Acciones y recursos relacionados con el uso de recursos y la economía circular	**102 - 105**
E5-3	Objetivos relacionados con el uso de recursos y la economía circular	**103**
E5-4	Entradas de recursos	**102**
E5-5	Salidas de recursos	**104 - 106**
E5-6	Efectos financieros anticipados derivados de riesgos y oportunidades materiales relacionados con el uso de recursos y la economía circular	Introducción gradual

B. 95

ESRS S1 - Fuerza laboral propia

		Página
ESRS 2, SBM-2	Intereses y puntos de vista de las partes interesadas	**118 - 119**
ESRS 2, SBM-3	Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	**115; 117**
S1-1	Políticas relacionadas con la fuerza laboral propia	**116; 119; 122 - 123; 127; 130**
S1-2	Procesos de vinculación con los trabajadores propios y sus representantes sobre los impactos	**118 - 120; 124**
S1-3	Procesos para remediar impactos negativos y canales para que los trabajadores propios expresen sus inquietudes	**120**
S1-4	Acciones sobre impactos materiales en la fuerza laboral propia, enfoques para mitigar riesgos materiales, búsqueda de oportunidades materiales y efectividad de dichas acciones	**124 - 126; 128 - 129; 131**
S1-5	Objetivos relacionados con la gestión de impactos negativos materiales, fomento de impactos positivos y gestión de riesgos y oportunidades materiales	**125 - 126; 128**
S1-6	Características de los empleados del encargo	**117 - 118; 120**
S1-7	Características de los trabajadores que no son empleados en la fuerza laboral propia de la empresa	Introducción gradual
S1-8	Cobertura de negociación colectiva y diálogo social	**118; 120**
S1-9	Métricas de diversidad	**126**
S1-10	Salarios adecuados	**131**
S1-11	Protección social	Introducción gradual
S1-12	Personas con discapacidad	Introducción gradual
S1-13	Métricas de capacitación y desarrollo de habilidades	Introducción gradual
S1-14	Métricas de salud y seguridad	**129**
S1-15	Métricas de equilibrio entre la vida laboral y personal	Introducción gradual
S1-16	Métricas de compensación (brecha salarial y compensación total)	**131**
S1-17	Incidentes, quejas e impactos graves sobre los derechos humanos	**120 - 121**

B. 96

ESRS S2 - Trabajadores en la cadena de valor

		Página
ESRS 2, SBM-2	Puntos de vista e intereses de partes interesadas	**132; 135**
ESRS 2, SBM-3	Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocios	**132**
S2-1	Políticas relacionadas con trabajadores de la cadena de valor	**134**
S2-2	Procesos para participar con trabajadores de la cadena de valor sobre impactos	**132 - 133**
S2-3	Procesos para remediar impactos negativos y canales para que trabajadores de la cadena de valor presenten sus preocupaciones	**133 - 134**
S2-4	Toma de acción sobre impactos materiales en trabajadores de la cadena de valor y enfoques para el manejo de riesgos materiales y logro de oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor, y efectividad de esas acciones	**135 - 137**
S2-5	Objetivos relacionados con el manejo de impactos negativos materiales, fomento de impactos positivos y gestión de riesgos y oportunidades materiales	**135**

B. 97

ESRS S4 - Consumidores y usuarios finales

		Página
ESRS 2, SBM-2	Puntos de vista e intereses de partes interesadas	**139**
ESRS 2, SBM-3	Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocios	**138**
S4-1	Políticas relacionadas con trabajadores de la cadena de valor	**140**
S4-2	Procesos para participar con trabajadores de la cadena de valor sobre impactos	**140**
S4-3	Procesos para remediar impactos negativos y canales para que trabajadores de la cadena de valor presenten sus preocupaciones	**140**
S4-4	Toma de acción sobre impactos materiales en trabajadores de la cadena de valor y enfoques para el manejo de riesgos materiales y logro de oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor, y efectividad de esas acciones	**141 - 142**
S4-5	Objetivos relacionados con el manejo de impactos negativos materiales, fomento de impactos positivos y gestión de riesgos y oportunidades materiales	**139**

B. 98

ESRS G1 - Conducta empresarial

		Página
ESRS 2, GOV-1	El papel de los órganos administrativos, directivos y de vigilancia	**77 - 78**
G1-1	Cultura corporativa y política de conducta empresarial	**79; 81; 144 - 147**
G1-2	Gestión de relaciones con proveedores	**147 - 149**
G1-3	Prevención y detección de corrupción y soborno	**146 - 147**
G1-4	Incidentes confirmados de corrupción o soborno	**146**
G1-5	Influencia política y actividades de cabildeo	No es material
G1-6	Prácticas de pagos	No es material

Lista de puntos de información en normas generales y de temas específicos resultantes de otras legislaciones de la UE

B. 99

Puntos de información de otras legislaciones de la UE

Obligación de información	Punto de información	Nombre de punto de información	Página
ESRS 2 GOV-1	21 (d)	Diversidad de Género en Órganos Directivos y de Vigilancia	**77**
ESRS 2 GOV-1	21 (e)	Porcentaje de miembros de órganos de administración que son independientes	**77**
ESRS 2 GOV-4	30	Declaración de diligencia debida	**156**
ESRS 2 SBM-1	40 (d) i	Participación en actividades relacionadas con combustibles fósiles	n/a
ESRS 2 SBM-1	40 (d) ii	Participación en actividades relacionadas con la producción de químicos	n/a
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iii	Participación en actividades relacionadas con armas controversiales	n/a
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iv	Participación en actividades relacionadas con las actividades de cultivo y producción de tabaco	n/a
ESRS E1-1	14	Plan de transición para el logro de la neutralidad climática para 2050	**91**
ESRS E1-1	16 (g)	Compañías exentas de los valores de referencia acordados en Paris	n/a
ESRS E1-4	34	Objetivos de reducción de emisiones de GEI	**96**
ESRS E1-5	38	Consumo de energía de combustibles fósiles detallados por fuente (exclusivamente sectores intensivos en temas climáticos)	**95**
ESRS E1-5	37	Consumo energético y mezcla energética	**94 - 95**
ESRS E1-5	40-43	Intensidad energética relacionada con las actividades de sectores incentivos en temas climáticos	**94**
ESRS E1-6	44	Emisiones brutas de GEI en las categorías de Alcance 1, 2 y 3 y emisiones totales de GEI	**89**
ESRS E1-6	53-55	Intensidad de emisiones brutas GEI	**89**
ESRS E1-7	56	Remoción de gases efecto invernadero y certificados de CO_2	**97**
ESRS E1-9	66	Posición de riesgo de la cartera de referencia contra los riesgos físicos relacionados con el clima	Introducción gradual
ESRS E1-9	66 (a), 66 (c)	Detalle de importes monetarios por riesgo físico agudo y crónico; ubicación donde se localizan los activos significativos con riesgo físico significativo	Introducción gradual
ESRS E1-9	67 (c)	Detalles del valor en libros de bienes raíces por clases de eficiencia	Introducción gradual
ESRS E1-9	69	Grado de exposición de cartera a oportunidades relacionadas con el clima	Introducción gradual
ESRS E2-4	28	Importe de cada contaminante enumerado en las notas II de la Regulación E-PRTR (European Pollutant Release and Transfer Register) emitido a la atmósfera, agua y tierra	n/a
ESRS E3-1	9	Recursos hídricos y marítimos	No es material
ESRS E3-1	13	Concepto especial	No es material
ESRS E3-1	14	Océanos y mares sustentables	No es material
ESRS E3-4	28 (c)	Importe total de agua recuperada y reutilizada	No es material
ESRS E3-4	29	Consumo total de agua en m^3 por ingresos netos provenientes de actividades propias	No es material
ESRS 2 SBM-3 E4	16 (a) i	Actividades que afectan negativamente a las áreas sensibles desde el punto de vista de la biodiversidad	No es material
ESRS 2 SBM-3 E4	16 (b)	Se han identificado impactos negativos materiales en relación con la degradación de la tierra, la desertificación o el sellado del suelo	No es material
ESRS 2 SBM-3 E4	16 (c)	Las operaciones propias afectan a especies amenazadas	No es material

B. 100

Puntos de información de otras legislaciones de la UE

Obligación de información	Punto de información	Nombre de punto de información	Página
ESRS E4-2	24 (b)	Procedimiento sustentable o estrategias en el área de uso de tierra y agricultura	No es material
ESRS E4-2	24 (c)	Procedimiento sustentable o estrategias en el sector de océanos/mares	No es material
ESRS E4-2	24 (d)	Estrategias para combatir la Deforestación	No es material
ESRS E5-5	37 (d)	Residuos no reciclados	**104**
ESRS E5-5	39	Residuos peligrosos y radioactivos	**104**
ESRS 2-SBM 3 S1	14 (f)	Riesgo de trabajo forzado	No es material
ESRS 2-SBM 3 S1	14 (g)	Riesgo de trabajo infantil	No es material
ESRS S1-1	20	Compromisos en el área de política de derechos humanos	**116**
ESRS S1-1	21	Provisiones de diligencia debida relacionadas con temas cubiertos por convenciones fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo	**116**
ESRS S1-1	22	Procedimiento y Medidas para Combatir la trata de personas	**116**
ESRS S1-1	23	Estrategia o sistema de gestión en relación con la prevención con los accidentes de trabajo	**127**
ESRS S1-3	32 (c)	Manejo de reclamos	**145**
ESRS S1-14	88 (b), 88 (c)	Número de muertes y número y tasa de accidentes de trabajo	**129**
ESRS S1-14	88 (e)	Número de días perdidos debido a lesión, accidentes, muerte o enfermedades	Introducción gradual
ESRS S1-16	97 (a)	Brecha salarial de género no ajustada	**131**
ESRS S1-16	97 (b)	Remuneración excesiva de los miembros de los órganos de administración	**131**
ESRS S1-17	103 (a)	Casos de discriminación	**120**
ESRS S1-17	104 (a)	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Directrices de la OCDE	**120 - 121**
ESRS 2-SBM 3 S2	11 (b)	Riesgo significativo de trabajo infantil o trabajo forzado en la cadena de valor	**132**
ESRS S2-1	17	Compromisos en el área de política de derechos humanos	**135**
ESRS S2-1	18	Estrategias relacionadas con el trabajo en la cadena de valor	**134**
ESRS S2-1	19	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Directrices de la OCDE	**133**
ESRS S2-1	19	Provisiones de diligencia debida en relación con temas cubiertos por las convenciones fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo	**134**
ESRS S2-4	36	Temas e incidentes de derechos humanos dentro de la cadena de valor ascendente y descendente	**133**
ESRS S3-1	16	Obligaciones de derechos humanos	No es material
ESRS S3-1	17	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Directrices de la OCDE	No es material
ESRS S3-4	36	Temas e Incidentes de Derechos Humanos	No es material
ESRS S4-1	16	Estrategias relacionadas con consumidores y usuarios finales	**140**
ESRS S4-1	17	Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Directrices de la OCDE	**133**
ESRS S4-4	35	Temas e Incidentes de Derechos Humanos	**133**
ESRS G1-1	10 (b)	Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción	**144**
ESRS G1-1	10 (d)	Protección de denunciantes de irregularidades	No es material
ESRS G1-4	24 (a)	Multas por infracciones a leyes de corrupción y soborno	**146**
ESRS G1-4	24 (b)	Normas para el Combate de la Corrupción y el Soborno	**146**

Declaración de Diligencia Debida

B. 101

Declaración de diligencia debida

Elementos centrales de diligencia debida	Ventas de unidades en la declaración de sustentabilidad
a) Integración de diligencia debida en el modelo de gobierno, estrategia y modelo comercial	ESRS 2 GOV-2: 78; ESRS 2 GOV-3: 78 - 79; ESRS 2 SBM-3: 87 (E1); 115 (S1); 132 (S2); 138 (S4)
b) Implicación de personas interesadas afectadas en todos los pasos importantes de la diligencia debida	ESRS 2 GOV-2: 78; ESRS 2 SBM-2: 76; ESRS 2 IRO-1: 82; ESRS 2 MDR-P: 81 (ESRS 2); 88 (E1); 116; 119; 122 - 123 (S1); 134 (S2); 141 (S4)
c) Identificación y medición de impactos negativos	ESRS 2 IRO-1: 82 (E1, E2, E5, G1); Other: 117 (S1); 132 (S2); 138 (S4)
d) Emprendimiento de acciones para contrarrestas estos impactos negativos	ESRS 2 MDR-A: 91 - 94; 96 - 98 (E1); 99 (E2); 102 - 105 (E5); 124 - 126; 128 - 129; 131 (S1); 135 - 137 (S2); 141 - 142 (S4)
e) Rastreo de efectividad de estos esfuerzos y comunicaciones	ESRS 2 MDR-M: 89 - 91; 94 - 97 (E1); 102; 104 - 105 (E5); 117 - 118; 120 - 121; 126; 129; 131 (S1); 133 (S2); 133 (S4) ESRS 2 MDR-T: 93; 96 (E1); 99 (E2); 103 (E5); 125 - 126; 128 (S1); 135 (S2); 139 (S4)

Inclusión de información mediante referencia

B. 102

Información referenciada

Punto de información	Referencia	Página
ESRS 2 GOV-1.21c	EZUF[1], Perfiles de requisitos generales para la integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia	**173; 176 - 177; 178 - 179**
ESRS 2, GOV-1.23a	EZUF[1], Perfiles de requisitos generales para la integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia	**171; 173; 177; 178 - 179**

1 Declaración sobre Gobierno Corporativo.

Las referencias a fuentes externas en el capítulo Sustentabilidad en Daimler Truck no son parte de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo. Estas se identifican con el símbolo: w

Nota Editorial
El último Informe Anual con el capítulo Sustentabilidad en Daimler Truck se publicó el 14 de marzo de 2025.

Contacto
Informes de Sustentabilidad
Sustainability_dt@daimlertruck.com

Información Adicional
Además de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, algunos documentos adicionales, tales como el ESG Factbook se publican en w www.daimlertruck.com/en.



Gobierno Corporativo

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 2025, el capital suscrito de Daimler Truck Holding AG (en lo sucesivo, también la "Compañía") asciende a € 765,600,399. El capital social está dividido en 765,600,399 acciones nominativas sin valor nominal. En el ejercicio del informe, el capital social se redujo de € 791,868,289 a € 765,600,399 con efecto a partir del 4 de noviembre de 2024 mediante cancelación de acciones de tesorería. 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 2025, la Compañía no tenía acciones.

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 ha declarado 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)).

Las 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. Las acciones en Daimler Truck Holding AG, que los empleados de Truck España, S.L.U., Daimler Truck Financial Services España, E.F.C., S.A.U., Daimler Truck Renting España S.A.U. y Daimler Buses España, S.A.U., adquirieron como parte del programa de acciones de empleados de las compañías del Grupo de España están sujetas a un período de bloqueo de tres años a partir de la fecha de transferencia de las acciones a los empleados.

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 hasta alcanzar un volumen objetivo definido de acciones en Daimler Truck Holding AG y a retener dichas acciones durante el término de su estatus de empleo en el Grupo. Esta obligación también es aplicable a los Vicepresidentes Ejecutivos. Para otros participantes PPSP y VESP elegibles, esta obligación no aplica.

Participaciones accionarias que superan el 10.00 % de los derechos de voto

Al 31 de diciembre de 20254, Mercedes-Benz Group AG, con domicilio social en Stuttgart, Alemania, era titular directo del 25.19 % de los derechos de voto de Daimler Truck Holding AG. Adicionalmente, Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, con domicilio social en Schönefeld, Alemania, una subsidiaria propiedad total de Mercedes-Benz Group AG, poseía el 7.06 % 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 32.25 % de los derechos de voto. El incremento en porcentajes de derechos de voto en comparación con el año anterior se debe a la reducción del capital social de Daimler Truck Holding AG el 4 de noviembre de 2025.

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 41.1 millones de acciones, que ahora representan el 5.19 % del capital social de Daimler Truck Holding AG, de acuerdo con el aviso más reciente de derechos de voto de Mercedes-Benz Pension Trust e.V. con fecha 6 de noviembre de 2024. Después de la reducción del capital social de Daimler Truck Holding AG el 4 de noviembre de 2025, esto ahora corresponde al 5.37 %.

El número total de derechos de voto de Mercedes-Benz Group AG o atribuidos a Mercedes-Benz Group AG de conformidad con la Ley Sobre el Comercio De Valores de Alemania (WpHG) al 31 de diciembre de 2025 fue por un total del 37.62% de los derechos de voto.

Otras participaciones directas o indirectas del capital social de la Compañía 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, Jürgen Harwig ya había sido nombrado miembro del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG hasta el 30 de noviembre de 2026. 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, 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. En este caso, 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 adquirir acciones de tesorería

Por acuerdo de la Asamblea General Anual del 27 de mayo de 2025, la autorización del Consejo de Administración para adquirir y utilizar acciones propias y excluir los derechos de suscripción, aprobada por la Asamblea General Extraordinaria del 15 de mayo de 2024 y limitada hasta el 14 de mayo de 2029, fue cancelada en la medida en que no se hubiera utilizado hasta el 27 de mayo de 2025. Al mismo tiempo, por acuerdo de la Asamblea General Anual del 27 de mayo de 2025, se autorizó al Consejo de Administración, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, hasta el 26 de mayo de 2030, a adquirir acciones propias para cualquier fin permitido hasta un 10.00 % del capital social existente en el momento de la adopción del acuerdo por la Asamblea General o, si este valor es inferior, del capital social existente en el momento del ejercicio de esta autorización, y a utilizarlas para cualquier otro fin legalmente permitido. Además de su venta en bolsa u oferta a todos los accionistas en proporción a su participación (en adelante, la Autorización 2025). Las acciones podrán utilizarse, entre otras cosas, con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas y con la autorización del Comité de Vigilancia, en el contexto de fusiones y adquisiciones de empresas, o podrán venderse a cambio de un pago en efectivo a terceros a un precio que no sea significativamente inferior al precio de mercado en el momento de la venta. Las acciones adquiridas también podrán utilizarse para cumplir con las obligaciones derivadas de bonos convertibles emitidos y/o bonos con warrants, y para su emisión a empleados de la Compañía y a empleados y miembros del consejo de administración de empresas afiliadas, en el sentido de los artículos 15 y siguientes de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG). Las acciones propias también podrán ser canceladas.

Durante la vigencia de la autorización, el total de acciones propias en poder de la Compañía utilizadas con exclusión del derecho de suscripción de los accionistas no podrá representar más del 10.00 % del capital social en el momento de su entrada en vigor o, si esta cifra es inferior, en el momento de su ejercicio. Si, durante la vigencia de la autorización y hasta su ejercicio, se utilizan 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 en este proceso se excluye el derecho de suscripción de los accionistas, esto se computará a efectos del límite del 10.00 % mencionado anteriormente.

El Consejo de Administración fue autorizado, con el consentimiento del Comité de Vigilancia, a adquirir acciones propias hasta un máximo del 5.00 % del capital social existente al momento de la entrada en vigor de esta autorización, incluso mediante el uso de derivados (opciones de compra y venta, compras de forwards o una combinación de estos instrumentos). El plazo de los derivados no podrá superar los 18 meses y deberá elegirse de forma que la adquisición de las acciones en ejercicio del derivado no se produzca después del 26 de mayo de 2030.

En el ejercicio del informe, el programa de recompra de acciones resuelto el 10 de julio de 2023 y que se ha continuado con base en la Autorización 2025 sin cambio en los términos desde las mencionadas resoluciones de la Asamblea General Anual del 27 de mayo de 2025, se completó. En total, durante un período de hasta 24 meses y en dos tramos, se adquirieron 57,351,483 acciones de tesorería con un valor de € 1,999,994,749.66 (excluyendo costos auxiliares de adquisición).

En el segundo tramo del programa de recompra de acciones, se adquirieron 267,890 acciones de tesorería con un valor de € 968,249,969.28 y se amortizaron mediante reducción de capital vigente a partir del 4 de noviembre de 2025.

Con base en la Autorización de 2025 y con la aprobación del Comité de Vigilancia, el Consejo de Administración acordó un nuevo programa de recompra de acciones. Sobre esta base, se prevé adquirir acciones propias por un valor de hasta € 2 miles de millones en la bolsa o instalaciones de comercio multilateral dentro del significad de la Sección 2 Subsección 6 de la Ley del Mercado de Valores de Alemania durante un período de hasta 24 meses. La recompra de acciones se realizará en dos tramos. No se adquirieron acciones de tesorería durante el ejercicio del informe. La Nota 21 Capital y w www.daimlertruck.com/en/investors/share/share-buyback ofrece más información sobre el programa de recompra de acciones.

Autoridad del Consejo de Administración para emitir acciones

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 marzo de 2024. La línea de crédito estipula un derecho de rescisión por parte de los acreedores 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 Compañía(i) que esté controlada directa o indirectamente por la Compañía mencionada en primer lugar, (ii) en la que más del 50.00 % del capital suscrito (u otro capital) pertenezca directa o indirectamente a la compañía mencionada en primer lugar, o (iii) que sea subsidiaria de otra subsidiaria de la Compañía mencionada en primer lugar. Por control, en el sentido de la línea de crédito sindicada, se entiende como (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 las mismas, 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.

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 w 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 2024, 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, Jürgen Hartwig fue nombrado miembro del Consejo de Administración de, Jürgen Hartwig hasta el 30 de noviembre de 2026. 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 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 2025

Daimler Truck Holding AG

En representación de
el Comité de Vigilancia
Joe Kaeser
Presidente

En representación de
el Consejo de Administración
Karin Radstrom
Presidenta

Esta declaración de conformidad con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC) está disponible en w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports además de las Declaraciones de Cumplimiento de los últimos cinco años, en caso de ya estar disponibles.

Información sobre remuneración

Sistema de remuneración 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 21 de junio de 2023 está disponible en w www.daimlertruck.com/en/ company/corporate-governance/board-of-management/ remuneration-of-the-board-of-management. La resolución aprobada por la Asamblea General Anual el 27 de mayo de 2025 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 w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board. El Informe sobre Remuneraciones 2025 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.

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 Mercantiles de Alemania (AktG), de los estatutos de Daimler Truck Holding AG y de las Reglas de Procedimiento para el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia.

Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC)

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 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.

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 centro de nuestro Código de Conducta existen nuestros cuatro Principios de Propósito:

- Empezamos escuchando
- Construimos para resolver
- Lideramos con una visión a largo plazo
- Avanzamos juntos

Además de los Principios de Propósito, nuestro Código de Conducta incluye requisitos y normas sobre el respeto a los derechos humanos y protección del medio ambiente, cumplimiento de leyes y regulaciones internas, conducta adecuada dentro del Grupo Daimler Truck así como hacia autoridades, funcionarios gubernamentales, socios comerciales y clientes, tratamiento de conflictos de interés, prohibición de corrupción en todas sus formas, protección de activos de la compañía, cumplimiento de responsabilidad social y societaria, y tratamiento de la información. El Código de Conducta es aplicable a todos los empleados de Daimler Truck Holding AG y Daimler Truck AG así como a las compañías controladas del Grupo Daimler Truck. Está disponible en w 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 sobre las Empresas y los Derechos Humanos y concedemos especial importancia a los derechos de la Carta Internacional de Derechos Humanos y las normas laborales fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

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 sobre socios comerciales
En nuestros Estándares para Socios Comerciales de Daimler Truck, definimos los requisitos que debemos cumplir con nuestros socios comerciales en materia de respeto y protección de los derechos humanos, buenas condiciones laborales, protección ambiental y cumplimiento normativo. Exigimos a nuestros socios comerciales, en particular a nuestros proveedores directos, que cumplan con estos estándares y los comuniquen a sus empleados y a su cadena de valor. También esperamos que evalúen el cumplimiento de estos estándares. El cumplimiento de estos estándares es fundamental para una cooperación exitosa. La normativa detallada sobre estos estándares y requisitos se encuentra en nuestros términos y condiciones contractuales. Puede encontrar información sobre lo que esperamos de nuestros socios comerciales en w www.daimlertruck.com/en/company/compliance/compliance-of-our-business-partners.

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. También se implementó un sistema de gestión para avaluación de impacto de riesgos y oportunidades (Gestión IRO, por sus siglas en inglés). 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 correctivas 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.

Nuestro sistema de gestión del cumplimiento, que tiene su base en nuestra cultura de cumplimiento, 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 Sustentabilidad en Daimler Truck en la sección Gobierno de la Sustentabilidad en Informe Combinado de la Administración.

El Capítulo Riesgos y Oportunidades en Informe Combinado de la Administración, también contiene la declaración sobre la idoneidad y efectividad del sistema de control interno, el sistema de gestión del riesgo y el sistema de gestión del cumplimiento.

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 w www.daimlertruck.com/en/investors/reports/ financial-reports 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 27 de mayo de 2025, 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 2025 y de informes financieros intermedios para el período hasta la siguiente Asamblea General Anual en el ejercicio fiscal 2026. 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.

Las disposiciones del Reglamento de Auditoría de la UE exigen una rotación externa regular del auditor, con el resultado de que el mandato de auditoría de KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlín, no se prorrogará más allá del ejercicio fiscal 2026. Debido al enfoque formal que debe aplicarse a más tardar el 1 de enero de 2027, con respecto al cálculo de la antigüedad del auditor actual dentro de la antigua Daimler AG (ahora Mercedes-Benz Group AG), debe realizarse una rotación del auditor a más tardar para el ejercicio fiscal 2027. En el año que se informa, tras la finalización del proceso de licitación pública y selección llevado a cabo por el Comité de Auditoría, el Comité de Vigilancia acordó proponer a la Asamblea General Anual de 2026 que PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, sea nombrada auditora de la Compañía a partir del ejercicio fiscal 2027. Los accionistas decidirán sobre la elección de PwC en la Asamblea General Anual de 2026.

Integración y método de trabajo 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 2025, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG estaba integrado por siete miembros: Karin Rådström, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Achim Puchert y Eva Scherer. Karl Deppen se convertirá en el CEO de la Compañía holding de reciente creación tras la finalización de la integración prevista de la empresa del Grupo Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation e Hino Motors, Ltd., y dará por terminado su mandato en el Consejo de Administración de Daimler Truck de forma amistosa.

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 w 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 son responsables de la gestión sus áreas bajo su propia responsabilidad dentro del marco del área de responsabilidades especificadas por el Comité de Vigilancia y con base en esta división comercial definida por el Consejo de Administración. 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.

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 Sustentabilidad en Daimler Truck en la sección Gobierno de la Sustentabilidad 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 y coordina la estrategia corporativa con el Comité de Vigilancia. Adicionalmente, El Consejo de Administración informa regularmente al Comité de Vigilancia sobre planeación corporativa, 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 los deberes de información y reporte del Consejo de Administración con mayor detalle. 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 w 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 el 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 cumplimiento con los requerimientos y restricciones locales). En 2021, en cumplimiento con los requerimientos legales en Alemania, 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 21.3 % a finales del año 2025.

Integración y método de trabajo del Comité de Vigilancia y sus comités

Comité de Vigilancia

Al 31 de diciembre de 2025, el Comité de Vigilancia estaba integrado por 20 miembros, de conformidad con los requisitos de la Ley de Codeterminación alemana (Mitbestimmungsgesetz o MitbestG). Los miembros del Comité de Vigilancia son elegidos, la mitad por los accionistas en la Asamblea General Anual y la otra mitad por los empleados de las operaciones alemanas del Grupo, por lo cual, a solicitud del Consejo de Administración, Kurt Sievers fue nombrado por orden judicial del Tribunal de Distrito de Stuttgart el 19 de mayo de 2025, con efecto al cierre de la Asamblea General Anual del 27 de mayo de 2025, tras la renuncia de John Krafcik; y Jan Gurander fue nombrado por orden judicial del Tribunal de Distrito de Stuttgart el 25 de septiembre de 2025, con efecto a partir del 1 de octubre de 2025, a solicitud del Consejo de Administración tras la renuncia de Jacques Esculier como representantes de los accionistas. Adicionalmente, a solicitud del Consejo de Administración, Barbara Resch fue nombrada por orden judicial del Tribunal de Distrito de Stuttgart el 16 de diciembre de 2024, con efecto a partir del 1 de enero de 2025, tras la renuncia de Roman Zitzelsberger; y Udo Roth fue nombrado por orden judicial del Tribunal de Distrito de Stuttgart el 19 de mayo de 2025, con efecto a partir del 1 de julio de 2025, como representantes de los empleados ante el Comité de Vigilancia. Los miembros que representan a los accionistas y los miembros que representan a los empleados están igualmente obligados por ley a actuar en interés 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 Comité de Vigilancia en cuya elección original no ejerció su derecho de voto. Esto también 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.

Mercedes-Benz Group AG y Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH presentaron propuestas de elección para ocho representantes de los accionistas el 13 de febrero de 2026, en relación con la elección de representantes de los accionistas en la Asamblea General Anual del 6 de mayo de 2026. Las propuestas de elección se basan en la recomendación del Comité de Nombramientos del Comité de Vigilancia, que también había comunicado las consideraciones existentes respecto a la futura composición del Comité de Vigilancia a Mercedes-Benz Group AG y –junto con los dos candidatos adicionales que serán propuestos para elección por el Comité de Vigilancia– tienen como objetivo cumplir con el perfil de requisitos generales para el Comité de Vigilancia en su conjunto.

Los currículo 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 w 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 educación continua necesarias para el desempeño de sus tareas, tales como en materia de gobierno corporativo o cambios en los marcos legales, nuevos productos y tecnologías futuras, así como temas de sustentabilidad, y cuentan con el apoyo de la Compañía para ello. En el contexto de un programa de inducción y talleres internos, los nuevos miembros del Comité de Vigilancia también tienen la oportunidad de interactuar con miembros del Consejo de Administración y, si es necesario, con otros ejecutivos sobre temas actuales 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 los temas relevantes que afectan al Grupo. Las medidas de formación continua se integraron cada vez más en las reuniones del Comité de Vigilancia durante el ejercicio fiscal 2025. Estas medidas en particular implicaron un intercambio intensivo con expertos internos y externos. Estos también estuvieron disponibles para los miembros del Comité de Vigilancia o para discusiones fuera de las asambleas.

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 w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/board-of-management/remuneration-of-the-board-of-management. El 27 de mayo de 2025, la Asamblea General aprobó el sistema de remuneración del Comité de Vigilancia por una mayoría del 99.38 % de votos emitidos.

Existe información disponible sobre este tema en w www.daimlertruck.com/en/ company/corporate-governance/supervisory-board/remuneration-of-the-supervisory-board. El Informe de Remuneraciones 2025 que será presentado a la Asamblea General Anual 2026 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 sobre el Ejercicio Fiscal 2025 está disponible en el presente Informe Anual y en w www.daimlertruck.com/en/ company/corporate-governance/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 en el Informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2024. Las Reglas de Procedimiento del Comité de Vigilancia están disponibles en w 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. 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. La próxima autoevaluación está prevista actualmente para el ejercicio 2026.

Al 31 de diciembre de 2025, 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. Estas están disponibles en las Reglas de Procedimiento para el Comité de Vigilancia y sus comités en w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/supervisory-board.

El Informe del Comité de Vigilancia sobre el Ejercicio Fiscal 2025 también muestra el número de reuniones del Comité de Vigilancia y de sus comités que fueron presenciales o mediante conferencias telefónicas, y a cuántas reuniones del Comité de Vigilancia y sus comités asistieron los miembros individuales en cada caso.

Comités del Comité de Vigilancia

La siguiente tabla ofrece un panorama general de la integración de los comités al 31 de diciembre de 2025 **B. 103**
Adicionalmente, podrá encontrar información sobre afiliación a los comités y los respectivos currículo vita en w www.daimlertruck.com/en/company/ corporate-governance/supervisory-board.

Comité de Presidencia y Remuneraciones

El Comité de Presidencia y Remuneraciones 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 2025, 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, quien, en opinión de los representantes de los accionistas, es independiente en el sentido del GCGC), el Vicepresidente del Comité de Vigilancia, Michael Brecht, y otros dos miembros elegidos por el Comité de Vigilancia. En el periodo que se informa, estos fueron Marie Wieck y Barbara Resch.

Comité de Nombramientos

El Comité de Nombramientos tiene la tarea de hacer recomendaciones al Comité de Vigilancia para las propuestas a la Junta General sobre la elección de representantes de los accionistas ante el Comité de Vigilancia, sobre las cuales el Comité de Vigilancia aprueba posteriormente una resolución final. Al hacerlo, el Comité de Nombramientos considera y busca cumplir con el perfil de requisitos generales adoptado por el Comité de Vigilancia para la totalidad del comité. Además, también tiene en cuenta, sin estar vinculado a 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.

Las funciones del Comité de Nombramientos también incluyen revisar regularmente qué mandatos expiran en qué momento y si los respectivos titulares de los mandatos son elegibles y están dispuestos a prestar sus servicios por un nuevo periodo de funciones, teniendo en cuenta los criterios descritos anteriormente. En su búsqueda de nuevos miembros, el Comité de Nombramientos también puede hacer uso de servicios externos independientes de consultoría en recursos humanos.

B. 103

Comités del Comité de Vigilancia

Comité Presidencial y de Remuneraciones	Comité de Auditoría	Comité de Nombramientos	Comité de Mediación
Joe Kaeser (Presidente)	Michael Brosnan (Presidente)	Joe Kaeser (Presidente)	Joe Kaeser (Presidente)
Michael Brecht	Michael Brecht	Renata Jungo Brüngger	Michael Brecht
Barbara Resch	Akihiro Eto	Marie Wieck	Barbara Resch
Marie Wieck	Jörg Köhlinger		Marie Wieck
	Harald WIlhelm		
	Thomas Zwick		

El Comité de Nombramientos está integrado por el Presidente del Comité de Vigilancia y otros dos miembros, quienes son elegidos por los representantes de los accionistas por mayoría de votos emitidos. Al 31 de diciembre de 2025, los miembros del Comité de Nombramientos eran: 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 Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC). El Comité de Nombramientos es el único comité del Comité de Vigilancia que –de conformidad con la recomendación del GCGC– está compuesto exclusivamente por representantes de los accionistas.

Comité de Auditoría
El Comité de Auditoría está integrado por seis miembros, quienes son elegidos por mayoría de los votos emitidos por los miembros del Comité de Vigilancia. Al 31 de diciembre de 2025, estos eran los representantes de los accionistas Michael Brosnan (Presidente del Comité de Auditoría), Akihiro Eto, Harald Wilhelm y los representantes de los empleados Michael Brecht (Vicepresidente del Comité de Auditoría), Jörg Köhlinger y Thomas Zwick.

Los miembros del Comité de Auditoría en su conjunto están integrados de tal manera que sus miembros tienen conocimiento sobre el sector empresarial en el que opera la Compañía. El Presidente del Comité de Auditoría, Michael Brosnan, ha trabajado durante muchos años en auditoría y ocupó altos cargos en la función de finanzas de diversas empresas. Por lo tanto, cuenta con conocimientos especializados y experiencia en la auditoría de estados financieros, así como en la aplicación de principios contables y sistemas de control interno y gestión de riesgos. La experiencia también incluye los informes de sustentabilidad o su auditoría y aseguramiento. En opinión de los representantes de los accionistas, es independiente en el sentido del GCGC. Independientemente de la experiencia basada en muchos años de práctica, por ejemplo en comités similares, que la mayoría de los miembros del Comité de Auditoría pueden demostrar, además de Michael Brosnan, Harald Wilhelm, actualmente Director Financiero de Mercedes-Benz Group AG, cuenta en particular con conocimientos y experiencia especiales en la aplicación de principios contables y sistemas de control interno y gestión de riesgos, incluidos los 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 la auditoría de los estados financieros. Analiza con el Consejo de Administración la idoneidad, eficacia y funcionalidad del sistema de control interno y del sistema de gestión de riesgos, del sistema de gestión de cumplimiento y del sistema de auditoría interna al menos una vez al año. Cada miembro del Comité de Auditoría puede obtener, a través de la presidencia del comité, información directamente de los jefes de las divisiones centrales de la Compañía que son responsables dentro de la Compañía de las tareas que el Comité de Auditoría desempeña de acuerdo con su Reglamento Interno. El presidente del comité debe comunicar la información que reciba a todos los miembros del Comité de Auditoría. Si se obtiene dicha información, el Consejo de Administración debe ser informado sin demora indebida.

El Comité de Auditoría recibe regularmente informes sobre el trabajo del departamento de auditoría interna y la organización de Cumplimiento, así como sobre litigios pendientes. Al menos una vez cada trimestre, el Comité de Auditoría recibe un informe del sistema de denuncia de irregularidades *SpeakUp* sobre cualquier sospecha recibida de infracciones a las regulaciones –basado en un catálogo de infracciones a las regulaciones– y se le informa regularmente sobre cómo se procesan estas sospechas de infracción.

Con base 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 Compañía y del Grupo, y los analiza con el auditor, por lo cual la Declaración de Sustentabilidad del Grupo está sujeta a una auditoría independiente con seguridad limitada por parte del auditor. El Comité de Auditoría hace recomendaciones al Comité de Vigilancia sobre la aprobación de los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG, sobre la aprobación de los estados financieros consolidados y sobre la aplicación de las utilidades distribuibles. Las responsabilidades del Comité de Auditoría también incluyen discusiones sobre los informes financieros intermedios con el Consejo de Administración antes de su publicación. El Comité de Auditoría analiza la evaluación de riesgos de auditoría, la estrategia de auditoría y la planificación de la auditoría, así como los resultados de la misma con el auditor externo. Además, el Presidente del Comité de Auditoría analiza regularmente el progreso de la auditoría con el auditor externo, incluso fuera de las reuniones, e informa sus hallazgos al Comité. El Comité de Auditoría consulta regularmente 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 hace recomendaciones sobre la propuesta del Comité de Vigilancia para la elección de auditores externos, evalúa la idoneidad, calificaciones e independencia de los auditores y, tras su nombramiento por la Asamblea General, los contrata para auditar los estados financieros consolidados y los estados financieros anuales, y para revisar los informes financieros intermedios. Por la presente, acuerda los honorarios y determina las áreas de enfoque de la auditoría. El auditor externo informa al Comité de Auditoría sobre todos los asuntos contables que pudieran considerarse críticos y sobre cualquier debilidad material relacionada con la contabilidad del sistema de control interno con respecto al proceso contable y al sistema de gestión de riesgos que pudiera identificarse 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 empresas de su Grupo que no estén directamente relacionados con la auditoría de los estados financieros (servicios distintos a los de auditoría).

Las transacciones entre la Compañía y partes relacionadas en el sentido de las Secciones 111a y siguientes de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) requieren el consentimiento previo del Comité de Auditoría, a menos que existan motivos para una reserva de consentimiento por parte de la totalidad del Comité de Vigilancia o de uno de sus comités conforme a la ley o según el Comité de Vigilancia. El Comité de Auditoría también es responsable de evaluar regularmente el procedimiento interno de conformidad con la Sección 111a, Subsección 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 plena competencia.

Comité de Mediación
Por ley, 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 2025, estos son Marie Wieck por los representantes de los accionistas y Barbara Resch 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 Codeterminación de Alemania ("MitbestG"). El Comité de Mediación no tuvo ninguna razón para estar activo durante el ejercicio fiscal 2025.

Participación de mujeres y hombres en 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 2024, el Consejo de Administración estaba integrado por dos mujeres, Karin Radstrom y Eva Scherer, entre sus siete miembros. Por lo tanto, el Consejo de Administración consistía en un 28.6 % de mujeres y 71.4 % de hombres..

El Consejo de Administración de una empresa cotizada o codeterminada 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 estableció un objetivo de proporción de mujeres del 0% para el primer y segundo nivel de dirección por debajo del Consejo de Administración y un plazo al 31 de diciembre de 2025. Al 31 de diciembre de 2025, la proporción de mujeres en el primer nivel de dirección por debajo del Consejo de Administración era del 0% y, en el segundo nivel, con una mujer, del 100%. Dado que el plazo para alcanzar el objetivo ha expirado, se tuvo que establecer un nuevo objetivo para la proporción de mujeres para el primer y segundo nivel por debajo del Consejo de Administración, junto con un nuevo plazo para alcanzarlo. Mediante resolución del 16 de diciembre de 2025, el Consejo de Administración fijó un nuevo objetivo del 0% para la proporción de mujeres en el primer y segundo nivel de dirección por debajo del Consejo de Administración y un plazo al 31 de diciembre de 2030. El Consejo de Administración mantiene la opinión de que no era razonable fijar un objetivo para la proporción de mujeres porque es necesario tener en cuenta la estructura de la empresa en particular al determinar esta cifra objetivo. Daimler Truck Holding AG está estructurada como una compañías holding de gestión pura con el Consejo de Administración y que presta servicios de gestión en el Grupo. Por debajo del nivel del Consejo de Administración, la Compañía –aparte de unos pocos empleados con contratos de empleo doble– no tiene empleados propios. En el periodo que se informa, Daimler Truck Holding AG tenía un total de menos de cinco empleados por debajo del Consejo de Administración, todos los cuales tenían un contrato de empleo doble con Daimler Truck AG. Debido al pequeño número de directivos en Daimler Truck Holding AG, incluso los cambios de personal individuales pueden provocar cambios significativos en la cuota. Además, de acuerdo con la planificación actual, todavía no hay planes para un aumento de personal en Daimler Truck Holding AG. La Segunda Ley de Puestos Directivos (FüPoG II) asume un mayor número de empleados y, por lo tanto, también un mayor número de puestos directivos por cubrir. Por esta razón, la fijación de la cifra objetivo del 0% parece justificada como una 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 Leyde Sociedades Mercantiles de Alemania (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 20254, 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 estaba integrado 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. La declaración del Daimler Truck AG puede encontrarse en w www.daimlertruck.com/en/ sustainability/s-social/equal-participation.

Perfiles generales de requerimientos para la integración del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia

La integración del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia 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 general 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 por última vez en 2024 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 2025, se describen a continuación. El estado de implementación también se presenta al final de esta sección en forma de una matriz de cualificación. B. 104

- **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 2025, 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:
  - Protección del clima
  - Eficiencia de recursos y economía circular
  - Protección ambiental.

  2. Social:
  - 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 ESG;
  - 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 ocho miembros del Consejo de Administración tienen conocimientos especializados en cuestiones de sustentabilidad relevantes para la Compañía. Al 31 de diciembre de 2025, las áreas de sustentabilidad que cubren son las siguientes: Con Karin RadstromKarl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, John O'Leary, Achim Puchert y Eva Scherer, seis 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 2025, el Consejo de Administración contaba con dos mujeres, Karin Rådström y Eva Scherer, y cinco 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 2025, seis de los siete miembros del Consejo de Administración eran más jóvenes que el límite general de edad. John O´Leary, debido a su formidable experiencia y conocimientos en relación con la Compañía, fue nuevamente nombrado para el Consejo de Administración a pesar de exceder el límite general de edad.

- **Experiencia Internacional de Negocios:** 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 debe tener experiencia de negocios internacionales. Todos los miembros del Consejo de Administración en sus puestos al 31 de diciembre de 2025 tienen muchos años de experiencia en negocios internacionales. Se hace especial énfasis en los antecedentes internacionales 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 negocios conjuntos, 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 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd., es un mandato en un negocio conjunto, 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 su mandato en Cellcentric GmbH & Co. KG a partir del 1 de enero de 2025 y al cargo de John O' Leary en Greenlane Infrastructure LLC y Amplify Cell Technologies. Los requisitos para el número máximo de mandatos de acuerdo con el perfil de requisitos generales se cumplen a 31 de diciembre de 2025. 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.

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.

B. 104

Matriz de cualificación muestra estado de implementación del perfil de requerimientos generales – Consejo de Administración

Versión 12/2025		Karin Rådström	Karl Deppen	Dr. Andreas Gorbach	Jürgen Hartwig	John O'Leary	Achim Puchert	Eva Scherer
Área de Responsabilidad[1]		Presidenta y CEO	FUSO y RIZON	Tecnología Camiones	Recursos Humanos	Daimler Truck North America	Mercedes-Benz Trucks y BharatBenz	CFO
Personal Data	Ingreso al Consejo	2021	2021	2021	2021	2021	2024	2024
	Nombramiento hasta	2029	2029[4]	2029	2026	2026	2027	2027
	Año de Nacimiento	1979	1966	1975	1967	1960	1979	1983
	Nacionalidad[1]	Sueca	Alemán	Alemán	Alemán	Estadounidense	Alemán	Alemana
	Formación Educativa / Profesional[1]	Ingeniería	Economía y Administración de Empresas	Ingeniería	Educación Negocios	Administración Empresas	Administración Internacional, Administración de Empresas	Administración Internacional, Administración de Empresas
Diversidad	Género	femenino	masculino	masculino	masculino	masculino	masculino	femenino
	Experiencia Negocios Interancionales[1]	√ Suecia, Alemania, Suiza, Canadá, Francia, Kenia	√ Japón, China, India, América Latina	√ EE. UU.	√ China	√ EE. UU., Canadá, Alemania	√ América Latina, Japón, Rusia, Dinamarca y Suecia	√ Singapur, Suiza, Reino Unido. Asia Pacífico / Medio Oriente
Idoneidad Personal	Límite General de Edad	√	√	√	√		√	√
	No *Overboarding*[3]	√[5]	√	√	√	√[5]	√	√
Experiencia Sustentab.[2] De conformidad con GCGC	Medio Ambiente	√	√	√		√	√	√
	Social				√			
	Gobierno	√	√	√	√	√	√	√

1 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 21c) y ha sido objeto de un encargo de aseguramiento limitado.
2 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 23a) y ha sido objeto de un proceso de verificación limitada.
3 Los mandatos del Grupo solo se contabilizan una vez según el perfil de requisitos.
4 Karl Deppen se convertirá en CEO de la compañía holding de recién establecimiento al momento de concluir la integración planeada de la compañía del Grupo Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation e Hino Motors, Ltd., y terminará de forma amistosa su mandato en el Consejo de Administración de Daimler Truck.
5 Cumplimiento del perfil de requisitos; sin embargo, se ha producido *Overboarding* de acuerdo con las GCGC.

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 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 de requerimientos generales en su enmienda más reciente de diciembre de 2024 en cuanto a su integración durante el año así como en su integración actual.

El Comité de Vigilancia realizó en diciembre de 2025 enmiendas específicas al perfil de requisitos tras una evaluación exhaustiva por parte del Comité de Presidencia y Remuneración. Estas enmiendas se refieren principalmente a los conocimientos y la experiencia relacionados con el Comité de Vigilancia y tienen como objetivo permitir un enfoque aún más sólido en temas que son de gran importancia para la dirección futura de la empresa y que se reflejan en el contexto de la nueva orientación estratégica de la compañía. A continuación se describen el perfil de requisitos del Comité de Vigilancia, enmendado en diciembre de 2025, así como el estado de implementación determinado por el Comité de Vigilancia en diciembre de 2025 para la composición hasta el 31 de diciembre de 2025. El estado de implementación también se presenta al final de esta Declaración sobre el Gobierno Corporativo en forma de una matriz de cualificación. B. 105 a B. 106

- **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.

    Por lo tanto, la 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 de edad 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 2025 era mayor que el límite general de edad al momento de su elección.

  - **Experiencia en Negocios Internacionales:** Con el fin de garantizar una experiencia en negocios internacionales adecuada, por ejemplo, a través de muchos años de experiencia internacional, el Comité de Vigilancia ha establecido un objetivo de al menos el 30% de representantes internacionales de los accionistas y una cuota resultante del 15% en relación con la totalidad del Comité de Vigilancia. Todos los representantes de los accionistas, así como los representantes de los empleados Michael Brecht, Andrea Seidel y Shintaro Suzuki, cuentan con una amplia experiencia en negocios globales. Debe hacerse especial énfasis en los antecedentes internacionales de Michael Brosnan, Akihiro Eto, Jan Gurander, Renata Jungo Brüngger, Laura Ipsen, Martin H. Richenhagen y Marie Wieck por parte de los accionistas, y de Andrea Seidel y Shintaro Suzuki por parte de los empleados. Esto representa un cumplimiento total del 100% del objetivo por parte de los accionistas. Para el Comité de Vigilancia en su conjunto, esto corresponde a una cuota del 65%.

- **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 2025 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.

Salvo por las dos 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 pudiera 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, Jan Gurander, Akihiro Eto, Laura Ipsen, Martin H. Richenhagen, Kurt Sievers y Marie Wieck.

- Para fines de los informes de conformidad con las ESRS, también se evaluó la independencia de los representantes de los empleados en el Comité de Vigilancia, además de la independencia de los representantes de los accionistas. Según las ESRS, la independencia requiere la ausencia de un interés, posición, asociación o relación que, a juicio de un tercero razonable e informado, sea probable que influya indebidamente o cause un sesgo en la toma de decisiones. Sin embargo, dado que los requisitos del GCGC son más estrictos que los de las ESRS, el Comité de Vigilancia ha decidido, en aras de la coherencia, aplicar estos requisitos más estrictos también a los representantes de los empleados. En consecuencia, el principio general es: si un miembro del Comité de Vigilancia es considerado independiente bajo el GCGC, también se considera que existe independencia en el sentido de las ESRS. Con base en la definición más estrecha de independencia del GCGC, un miembro del Comité de Vigilancia se considera independiente si no tiene una relación personal o de negocios con la Compañía o su Consejo de Administración que pudiera crear un conflicto de intereses material y no meramente temporal. El hecho de ser un representante de los empleados o tener una relación laboral con Daimler Truck no afecta, por sí mismo, la independencia de los representantes de los empleados. Con respecto a Barbara Resch, cabe señalar que, como miembro actual del Comité de Vigilancia de Mercedes-Benz Group AG (ocupando así una posición de responsabilidad en una empresa no afiliada), mantiene una relación comercial significativa con la Compañía o una de sus entidades dependientes debido a los extensos vínculos contractuales que continúan existiendo entre los dos grupos incluso después de que la escisión (spin-off) se hiciera efectiva en diciembre de 2021. Según la evaluación del Comité de Vigilancia, todos los representantes de los empleados –con excepción de Barbara Resch– fueron considerados independientes en el año que se informa. Por lo tanto, el Comité de Vigilancia en su conjunto está integrado por un 85% de miembros independientes

- **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 cálculo del número máximo de acuerdo con el perfil de requerimientos

  Como resultado de lo anterior, Jan Gurander, Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Jörg Köhlinger, Barbara Resch, Kurt Sievers y Harald Wilhelm no superan el número máximo de mandatos establecido en el perfil de requisitos. 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:** Conocimiento y experiencia en relación con el Comité de Vigilancia:

- Industria y Mercados
- Tecnología
- Transformación Digital
- Recursos Humanos y Liderazgo
- Estrategia y Organización
- Transformación Comercial
- Finanzas y Contabilidad
- Mercado de Capitales

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. B. 105 B . 106

Industria y Mercados
En el área de **Industria y Mercados**, Joe Kaeser, Akihiro Eto, Jan Gurander, Renata Jungo Brüngger, Jörg Köhlinger, Barbara Resch, Martin H. Richenhagen, Andrea Seidel, Kurt Sievers y Harald Wilhelm cuentan con conocimientos y experiencia demostrados debido a su amplia trayectoria profesional en empresas industriales activas en el procesamiento de metales o en el sector automotriz, así como en los mercados de ventas y crecimiento relevantes para el Grupo Daimler Truck. Además, debe destacarse el conocimiento y la vasta experiencia de los presidentes y presidentas del Comité de Empresa Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Lorz, Udo Roth, Shintaro Suzuki (Presidente del Sindicato de Trabajadores de Mitsubishi) y Thomas Zwick.

Tecnología

Laura Ipsen, Andrea Seidel, Kurt Sievers, Shintaro Suzuki y Marie Wieck cuentan con un título universitario técnico. Además, Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Jörg Köhlinger, Jörg Lorz, Barbara Resch, Udo Roth y Thomas Zwick tienen la formación profesional adecuada en el área de **Tecnología**.

Transformación Digital
En el área de **Transformación Digital**, son particularmente notables los conocimientos y la experiencia de Joe Kaeser, Laura Ipsen, Andrea Seidel y Marie Wieck. Esto también aplica a Kurt Sievers debido a su formación académica, así como a su cargo anterior como Director Ejecutivo (CEO) de NXP Semiconductors. Además de Renata Jungo Brüngger, quien posee conocimientos y experiencia debido a sus áreas de responsabilidad como exmiembro del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG (responsable, en particular, de protección de datos, gobierno de datos y tecnología legal), Jan Gurander también cuenta con conocimientos y experiencia relevantes, como exmiembro del Consejo de Administración de MAN Diesel & Turbo SE (responsable, en particular, de TI del Grupo).

Recursos Humanos y Liderazgo
Joe Kaeser, Renata Jungo Brüngger y Marie Wieck poseen, en particular, conocimientos profundos en el área de **Recursos Humanos y Liderazgo** debido a su amplia experiencia profesional previa, la cual aportan al Comité de Nombramientos del Comité de Vigilancia. Además de los miembros del Comité de Vigilancia que se desempeñan como presidentes o presidentas de los comités de empresa, el director de distrito de IG Metall (Sindicato de Trabajadores Metalúrgicos de Alemania), Jörg Köhlinger, y Barbara Resch también cuentan con conocimientos y experiencia demostrados.

Estrategia y Organización
En el área de **Estrategia y Organización**, además de todos los representantes de los accionistas (debido a sus cargos anteriores o actuales como directores generales o directores financieros), Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Köhlinger, Barbara Resch y Andrea Seidel también cuentan con amplios conocimientos y experiencia. Además, las actividades de todos los representantes de los empleados en el área de codeterminación en el lugar de trabajo y a nivel corporativo son particularmente valiosas para el trabajo del Comité de Vigilancia.

Transformación Comercial
En el área de **Transformación Comercial** de Daimler Truck Group, se debe poner especial énfasis en la experiencia relevante de los representantes de los empleados y, por parte de los accionistas, en la experiencia de Joe Kaeser, Jan Gurander, Renata Jungo Brüngger, Kurt Sievers y Harald Wilhelm, debido a sus actividades en los consejos de otros grupos industriales con desafíos de transformación similares.

Finanzas y Contabilidad
Con Joe Kaeser, Michael Brecht, Michael Brosnan, Akihiro Eto, Jan Gurander, Jörg Köhlinger, Harald Wilhelm y Thomas Zwick, ocho miembros del Comité de Vigilancia cuentan con formación o experiencia profesional en el área de **Finanzas y Contabilidad**.

Además, Joe Kaeser, Michael Brosnan, Jan Gurander y Harald Wilhelm cuentan con experiencia especializada en el campo de la contabilidad (incluidos los informes de Sustentabilidad) de acuerdo con el GCGC, y Michael Brosnan posee experiencia adicional en el campo de la auditoría (incluida la auditoría y el aseguramiento de informes de Sustentabilidad) de acuerdo con el GCGC.

Mercado de Capitales
El área de **Mercado de Capitales** está bien cubierta por Joe Kaeser, Jan Gurander, Martin H. Richenhagen y Kurt Sievers, ya que se han desempeñado como presidentes de compañías cotizadas, así como por Michael Brosnan, Akihiro Eto, Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm, debido a sus actividades (anteriores) en compañías cotizadas y su experiencia profesional.

- **Experiencia en Sustentabilidad de conformidad con 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
Bruno Buschbacher cuenta con experiencia específica en el tema central de la protección del clima gracias a su trabajo en el ámbito de la reducción y regulación de emisiones en la construcción de motores. Además, Roman Zitzelsberger posee una experiencia relevante en este tema gracias a su compromiso con el uso de propulsores de hidrógeno y su expansión en el sector público; Thomas Zwick, por su implicación con el futuro del hidrógeno; y Joe Kaeser, por su amplia trayectoria profesional, su trabajo en consejos de administración y en el sector público. Michael Brecht, por sus actividades sindicales en relación con la cadena de suministro internacional y la coordinación de recursos, y Bruno Buschbacher, por su experiencia profesional, como se ha explicado anteriormente, existen dos miembros del Consejo de Administración con experiencia en el tema central de la eficiencia de los recursos y la economía circular. Renata Jungo Brüngger posee experiencia en el tema central de la protección del medio ambiente gracias a su larga trayectoria en funciones clave relacionadas con la descarbonización de flotas de vehículos y la coordinación en el desarrollo de estrategias empresariales sustentables, en particular durante su labor como miembro del Consejo de Administración de Mercedes-Benz Group AG

Social
Los siguientes miembros del Comité de Vigilancia cuentan con experiencia relevante en el área de Sustentabilidad Social: Renata Jungo Brüngger, Michael Brecht y Jörg Lorz poseen, cada uno, experiencia en el tema central de responsabilidad social (respeto a los derechos humanos). Los siguientes miembros del Comité de Vigilancia tienen experiencia en el tema central de creación de condiciones para ser un buen empleador: Laura Ipsen (educación continua y diversidad, igualdad de oportunidades e inclusión), Carmen Klitzsch-Müller (igualdad de oportunidades), Marie Wieck y Andrea Seidel (ambas en diversidad, igualdad de oportunidades e inclusión), así como Bruno Buschbacher, Jörg Köhlinger, Barbara Resch, Udo Roth, Shintaro Suzuki y Thomas Zwick, cada uno en el área de codeterminación en el lugar de trabajo y a nivel corporativo).

Gobierno
Debido a sus trayectorias profesionales, varios miembros del Comité de Vigilancia cuentan con experiencia en el área de Sustentabilidad de Gobierno. Cabe destacar especialmente la experiencia de Marie Wieck en el tema central de gobierno responsable, debido a la mayor consideración y arraigo de los temas de Sustentabilidad en las decisiones corporativas como parte de su compromiso profesional y social. El tema central de gobierno responsable también es cubierto por Joe Kaeser, Laura Ipsen, Renata Jungo Brüngger y Kurt Sievers, debido a su experiencia particular en la creciente integración y consolidación de los asuntos de Sustentabilidad en las decisiones de la empresa. Michael Brecht y Jörg Köhlinger también poseen experiencia en el área de Gobierno de la Sustentabilidad, enfocándose cada uno en temas de codeterminación, al igual que Renata Jungo Brüngger y Harald Wilhelm en el tema central de cumplimiento (compliance) y gestión de riesgos ESG. El tema central de informes transparentes es cubierto particularmente por los dos expertos financieros del Comité de Auditoría, Michael Brosnan, Harald Wilhelm y Jan Gurander.

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.

El estado de implementación del perfil de requerimientos generales para el Comité de Vigilancia al 31 de diciembre de 2025 también se encuentra en la matriz de cualificación de representantes de los accionistas y matriz de cualificación para representantes de los empleados que se muestran a continuación:

B. 105

Matriz de cualificación refleja el estado de implementación del perfil general de requerimientos – representantes de accionistas

Al 12/2025		Kaeser	Brosnan	Eto	Gurander	Ipsen	Jungo Brüngger	Richenhagen	Sievers	Wieck	Wilhelm
Información Personal	Se une al Comité	2021	2021	2021	2025	2021	2021	2021	2025	2021	2021
	Año de Nacimiento	1957	1955	1960	1961	1964	1961	1952	1969	1960	1966
	Nacionalidad[2]	Alemana	Estadounidense	Japonés	Sueco	Estadounidense	Suiza	Estadounidense/ Alemán	Alemán	Estadounidense	Alemán
	Formación Educativa / Profesional[2]	Administración de Empresas	Administración de Empresas	Derecho/ Automotriz	Administración de Empresas/ Automotriz	Relaciones Internacionales/ Management	Derecho/ Automotive	Administración de Empresas/ Agricultura	Física/TI	MBA/ TI	Administración de Empresas
Diversidad	Género[3]	masculino	masculino	masculino	masculino	femenino	femenino	masculino	masculino	femenino	masculino
	Límite General de Edad	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	Experiencia Negocios Internacionales	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
Idoneidad Personal	Independencia[4]	√	√	√	√	√		√	√	√	
	Esfuerzo en relación con el Tiempo	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	No *Overboarding*[5]	√[7]	√	√	√	√	√[7]	√	√	√	√[7]
	Límite General de Duración de Membresía[4]	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
Conocimiento y Experiencia en relación con el Comité de Vigilancia	Industria y Mercados	√		√	√		√	√	√		√
	Tecnología					√			√	√	
	Transformación Digital	√			√	√	√		√	√	
	Recursos Humanos y Liderazgo	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	Estrategia y Organización	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	Transformación Comercial	√	√		√	√	√		√	√	√
	Finanzas y Contabilidad	√ acc.[8]	√ acc./audioría[8]	√	√ acc.[8]						√ acc.[8]
	Mercado de Capitales	√	√	√	√		√	√	√		√
Experiencia en Sustentabilidad[1] de conformidad con GCGC	Medio Ambiente[6]	√			√		√				
	Social[6]					√	√			√	
	Gobierno[6]	√	√		√	√	√		√	√	√

1 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 23a) y ha sido objeto de un proceso de verificación limitada.
2 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 21c) y ha sido objeto de un encargo de aseguramiento limitado.
3 Se cumplen requerimientos de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) en relación con la cuota de género.
4 De conformidad con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC).
5 Los mandatos del Grupo solo se contabilizan una vez según el perfil de requisitos.
6 Experiencia en relación con temas de sustentabilidad relevantes para Daimler Truck.
7 Cumplimiento del perfil de requisitos; sin embargo, se ha producido *Overboarding* de acuerdo con las GCGC C.
8 Experiencia Financiera de conformidad con GCGC y AktG; acc. = contabilidad.

B. 106

Matriz de cualificación refleja el estado de implementación del perfil general de requerimientos – representantes de empleados

Al 12/2025		Brecht	Buschbacher	Klitzsch-Müller	Köhlinger	Lorz	Resch	Roth	Seidel	Suzuki	Zwick
Información Personal	Se unió al Comité	2021	2021	2021	2021	2021	2025	2025	2022	2023	2021
	Año de Nacimiento	1965	1978	1970	1963	1972	1975	1969	1979	1969	1966
	Nacionalidad[2]	Alemán	Alemán	Alemana	Alemán	Alemán	Alemana	Alemán	Suiza	Japonés	Alemán
	Formación Educativa / Profesional[2]	Gerencia General / Técnico Automotriz	Mecánica Industrial / Administración de Empresas	Administración de Empresas	Secretario Industrial/ Akademie der Arbeit	Gerencia General	Técnico electrónica comunicación	Economía Social	Informática Comercial / TI	Ingeniería	Administración de Empresas
Diversidad	Género[3]	Masculino	masculino	femenino	masculino	masculino	femenino	masculino	femenino	masculino	masculino
	Límite General de Edad	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	Experiencia Negocios Internacionales	√							√	√	
Idoneidad Personal	Independencia[4]	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Esfuerzo en relación con el Tiempo	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	No *Overboarding*[5]	√	√	√	√[7]	√	√	√	√	√	√
	Límite General Duración Membresía[4]	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
Conocimiento y Experiencia en relación con el Comité de Vigilancia	Industria y Mercados	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	Tecnología	√	√		√	√	√	√	√	√	√
	Transformación Digital								√		
	Recursos Humanos y Liderazgo	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	Estrategia y Organización	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	Transformación Comercial	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	Finanzas y Contabilidad	√			√						√
	Mercado de Capitales										
Experiencia Sustentabilidad[1] de conformidad con GCGC	Medio Ambiente[6]	√	√								√
	Social[6]	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	Gobierno[6]	√			√						

1 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 23a) y ha sido objeto de un proceso de verificación limitada.
2 Este contenido forma parte del Informe de Sustentabilidad del Grupo (véase el capítulo, Sustentabilidad en Daimler Truck) (punto de datos ESRS GOV-1 21c) y ha sido objeto de un proceso de verificación limitada.
3 Se cumplen los requisitos de la Ley de Sociedades Mercantiles de Alemania (AktG) en materia de cuota de género.
4 De conformidad con el Código de Gobierno Corporativo de Alemania (GCGC).
5 Los mandatos del Grupo solo se contabilizan una vez según el perfil de requisitos.
6 Experiencia en cuestiones de Sustentabilidad relevantes para Daimler Truck.
7 Cumplimiento del perfil de requisitos; sin embargo, se ha realizado una evaluación de riesgos de acuerdo con el GCGC.

Transacciones de la Dirección

Los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia están legalmente obligados, de conformidad con el Artículo 19 del Reglamento (UE) No. 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, del 16 de abril de 2014, sobre abuso de mercado (Reglamento sobre Abuso de Mercado), a divulgar las operaciones realizadas por cuenta propia que involucren acciones o instrumentos de deuda de Daimler Truck Holding AG, derivados relacionados u otros instrumentos financieros vinculados, siempre que el importe total de las operaciones realizadas por el miembro o personas vinculadas alcance o supere la suma establecida por la autoridad de supervisión respectiva. Con efecto al 1 de enero de 2026, la BaFin ha elevado el umbral para las operaciones con recursos propios reportables de € 20,000 a € 50,000. Las operaciones informadas a Daimler Truck Holding AG se publican debidamente.

Accionistas y Asamblea General

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 en poder de la Compañía (acciones de tesorería), de las cuales la Compañía no deriva ningún derecho, cada acción de Daimler Truck Holding AG otorga al titular un voto. En la Asamblea General, los accionistas toman decisiones regularmente sobre, entre otras cosas, la aplicación de las utilidades distribuibles, la elección del auditor externo, la ratificación de los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Vigilancia, la aprobación del informe anual de remuneración y la elección de los representantes de los accionistas, que se lleva a cabo regularmente como una elección individual. El sistema de remuneración del Consejo de Administración y la remuneración de los miembros del Comité de Vigilancia deben someterse a la Asamblea General al menos cada cuatro años. Las enmiendas a los Estatutos Sociales y ciertas medidas de capital también se deciden en la Asamblea General y son implementadas por el Consejo de Administración y, cuando sea necesario, con la aprobación del Comité de Vigilancia. Por resolución de la Asamblea General Anual del 27 de mayo de 2025, el Consejo de Administración ha sido autorizado, mediante una enmienda a los Estatutos Sociales, para permitir que la Asamblea General se celebre sin la presencia física de los accionistas o sus representantes en el lugar de la Asamblea General (Asamblea General virtual). Esta autorización es válida para la celebración de juntas generales virtuales en un periodo de cinco años tras la inscripción de esta disposición de los Estatutos Sociales, adoptada por la Asamblea General el 27 de mayo de 2025, en el registro mercantil de la Compañía .

Los accionistas que estén inscritos en el registro de accionistas de la Compañía el día de la Asamblea General y que se hayan registrado oportunamente antes de la Asamblea General, de acuerdo con lo dispuesto en la convocatoria, podrán asistir a la Asamblea General y ejercer sus derechos de voto. Los detalles, en particular sobre el registro y la suspensión de cambios en el registro de accionistas requerida por razones técnicas antes de la Asamblea General, así como las opciones para ejercer los derechos de voto (por poder, por ejemplo, representantes de la Compañía sujetos a instrucciones y posiblemente por voto postal), se publican junto con la convocatoria a la Asamblea General en el Boletín Federal de Alemania (*Bundesanzeiger*).

Los accionistas pueden presentar propuestas sobre las resoluciones planteadas por el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia, así como impugnar las resoluciones tomadas en la Asamblea General. Los informes, documentos e información requeridos por ley para la Asamblea General, incluido el Informe Anual, están disponibles en w www.daimlertruck.com/en/ investors/financial-calendar/annual-general-meetings, al igual que el orden del día de la Asamblea General y cualquier contrapropuesta o propuesta de elección de los accionistas, además de otros documentos e información sobre la Asamblea General.

Como parte de nuestras actividades integrales de relaciones con los inversionistas, mantenemos un contacto cercano con nuestros accionistas. Proporcionamos a los accionistas, analistas financieros, asociaciones de accionistas, medios de comunicación y público interesado información amplia y regular sobre el estado y la estrategia de la Compañía , e informamos de inmediato sobre cualquier cambio significativo en el negocio. El Presidente del Comité de Vigilancia también está regularmente dispuesto, dentro de límites razonables, a mantener discusiones con los inversionistas sobre temas relacionados específicamente con el Comité de Vigilancia.

Hacemos un uso extensivo del sitio web de la Compañía para nuestro trabajo de relaciones con los inversionistas, además de otros canales de comunicación. Toda la información material publicada en el ejercicio fiscal 2025, incluidos los informes anuales, trimestrales e intermedios, comunicados del mercado de capitales, notificaciones de derechos de voto según la Ley de Negociación de Valores de Alemania (*Wertpapierhandelsgesetz* o **WpHG**), presentaciones y grabaciones de audio de eventos para analistas e inversionistas y conferencias telefónicas, así como el calendario financiero, están disponibles en w www.daimlertruck.com/en/investors. En cualquier caso, las fechas de la Asamblea General, la Conferencia de Resultados Anuales y las conferencias de analistas se anuncian con suficiente antelación en el calendario financiero.

Informe de Riesgos y Oportunidades

El Grupo Daimler Truck está expuesto a un gran número de riesgos y oportunidades tanto por sus propias actividades comerciales como por factores externos.

Para identificar, evaluar y gestionar los riesgos y las oportunidades en una fase temprana, el Grupo Daimler Truck utiliza sistemas de gestión y control, que se consolidan en su sistema de gestión de riesgos y oportunidades. Los riesgos y las oportunidades no se compensan. Este sistema sirve para proteger los activos de la empresa, asegurar la estabilidad económica y fortalecer la resiliencia. Simultáneamente, ayuda a identificar y aprovechar oportunidades en una etapa temprana para obtener una ventaja competitiva e incrementar el éxito empresarial. El enfoque se centra en la identificación sistemática y continua de riesgos que amenacen la existencia de la compañía, así como de otros riesgos significativos que pudieran poner en peligro su éxito, además de las medidas adecuadas para su mitigación. La integración del sistema de gestión de riesgos y oportunidades en todos los procesos de negocio garantiza una perspectiva integral y respalda la toma de decisiones basadas en riesgos en todos los niveles.

La estructura y el contenido del informe de riesgos y oportunidades fueron revisados para el periodo de presentación de informes. Con esto se busca orientar el informe de manera más sólida hacia los riesgos y oportunidades clave, y satisfacer de mejor forma las necesidades de información de los grupos de interés.

Organización de los sistemas de gestión y control

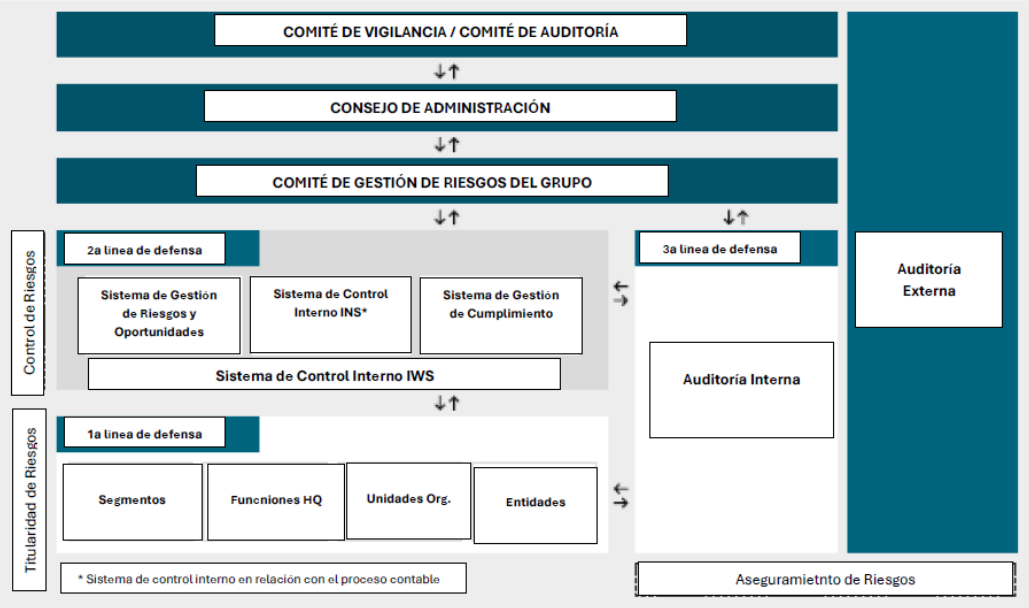
Para garantizar procesos y estructuras organizacionales eficientes, así como una definición clara de tareas, competencias y responsabilidades en la gestión de riesgos y oportunidades, el Grupo Daimler Truck se guía por el “Modelo de las Tres Líneas”.

Las unidades operativas –que incluyen segmentos, funciones de la oficina central, unidades organizacionales y entidades– constituyen la **primera línea de defensa** y son responsables de la gestión y el control directo de los riesgos y oportunidades.

Tienen la responsabilidad de implementar y mantener los controles internos, la gestión operativa de riesgos y oportunidades, y la ejecución de los procesos de gestión pertinentes en sus respectivas áreas.

El sistema de gestión de riesgos y oportunidades, el sistema de control interno relacionado con la contabilidad en sentido estricto (INS, por sus siglas en inglés) y el Sistema de Gestión de Cumplimiento, como **segunda línea de defensa** dentro del sistema de control interno más amplio (IWS, por sus siglas en inglés), cumplen una función de supervisión. Estos desarrollan marcos de trabajo y métodos para gestionar riesgos y oportunidades, y apoyan su implementación. Asimismo, monitorean la eficacia de los controles internos y aseguran el cumplimiento de los requisitos regulatorios. A través de informes periódicos a la dirección, generan transparencia respecto a la posición de riesgos y oportunidades y promueven la mejora continua de los sistemas de control.

B. 107
Organización de sistemas de gestión y control



En la **tercera línea de defensa**, la auditoría interna revisa de manera independiente la idoneidad y eficacia de los procesos para identificar, evaluar y gestionar riesgos y oportunidades, así como los mecanismos de control interno. En caso de ser necesario, inicia las medidas pertinentes junto con la dirección. Sus informes proporcionan a la Alta Dirección y al Comité de Vigilancia información relevante para la toma de decisiones y respaldan la mejora continua de las estructuras de gobierno corporativo y control.

El **Comité de Gestión de Riesgos del Grupo** dirige y supervisa la gestión de riesgos y oportunidades a nivel estratégico. Promueve la mejora continua, la idoneidad y la eficacia del sistema de gestión de riesgos y oportunidades y del sistema de control interno, incluyendo el Sistema de Gestión de Cumplimiento, y es presidido por el miembro del Consejo de Administración responsable de Finanzas y Contraloría. Además, el Comité de Gestión de Riesgos del Grupo está integrado por representantes de las funciones centrales de gestión de riesgos y representantes de los segmentos.

El **Consejo de Administración**, el **Comité de Auditoría** y el **Comité de Vigilancia** son informados periódicamente, y según sea necesario, sobre debilidades de control significativas, la idoneidad y eficacia de los controles, así como la posición de riesgos y oportunidades. El Comité de Auditoría y el Comité de Vigilancia son responsables de supervisar el sistema de control interno y de gestión de riesgos y oportunidades, incluyendo su idoneidad y eficacia.

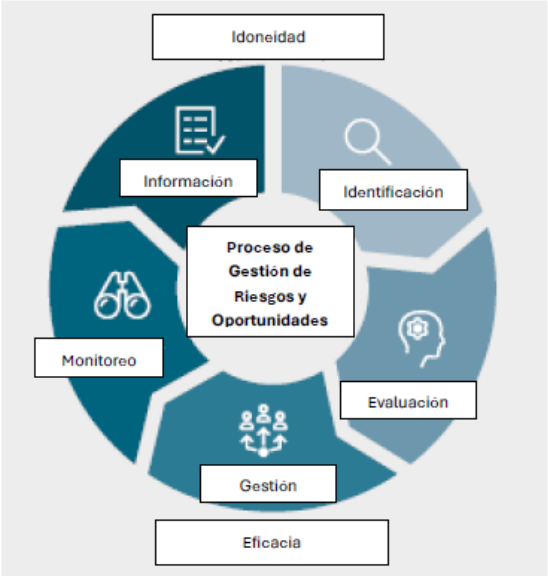
El auditor externo evalúa el sistema de detección temprana de riesgos integrado en el sistema de gestión de riesgos y oportunidades para determinar su idoneidad general en la identificación temprana, evaluación, gestión y monitoreo de riesgos que pudieran amenazar la existencia de la Sociedad. Además, como parte de la auditoría anual, el auditor informa al Comité de Auditoría y al Comité de Vigilancia sobre cualquier debilidad significativa en el sistema de control interno relacionado con la información contable y en el sistema de detección temprana de riesgos.

Sistema de control interno en un sentido amplio

El sistema de control interno en un sentido amplio (IWS) constituye un componente central de la estructura de gobierno interno de la Sociedad como la segunda línea dentro del 'Modelo de las Tres Líneas'. Abarca medidas de supervisión y control tanto integradas en los procesos como organizacionales. Estas incluyen el sistema de gestión de riesgos y oportunidades, el sistema de control interno en sentido estricto (INS) respecto al proceso contable y el Sistema de Gestión de Cumplimiento. Los aspectos de Sustentabilidad también se consideran en todos los sistemas.

Se puede encontrar más información sobre Sustentabilidad en el capítulo Sustentabilidad en Daimler Truck.

B. 108
Sistema de gestión de riesgos y oportunidades



El **sistema de gestión de riesgos y oportunidades** se basa en estándares internacionales, tales como la ISO 31000 para la gestión de riesgos empresariales o el marco de gestión de riesgos del *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (**COSO** *Enterprise Risk Management – Integrated Framework*).

Los riesgos y oportunidades se **identifican** de manera sistemática en todos los segmentos, funciones de la oficina central, unidades organizacionales y entidades del Grupo Daimler Truck. Estos se documentan como parte de los ciclos de planeación regulares para el ejercicio social en curso y con un horizonte de planeación de uno a cinco años en la planeación estratégica. Se consideran riesgos y oportunidades tanto operativos como estratégicos, financieros y no financieros. Aquellos asuntos que ya han sido totalmente considerados en la planeación o para los cuales se ha reconocido una provisión, no se consideran ni se evalúan nuevamente dentro del proceso de gestión de riesgos y oportunidades. El alcance de la consolidación para la gestión de riesgos y oportunidades comprende el de los Estados Financieros Consolidados, según se detalla en la Nota 42 E, 'Información adicional de las Notas a los Estados Financieros Consolidados'.

La **evaluación** de riesgos y oportunidades es realizada por las personas responsables de dicha gestión dentro de sus áreas respectivas y se basa en la probabilidad de ocurrencia y el impacto potencial; dicho impacto se considera en relación con la utilidad antes de intereses e impuestos (EBIT). Los riesgos y oportunidades individuales se agregan por categoría y se evalúan antes de la implementación de medidas. Los riesgos y las oportunidades no se compensan entre sí.

La **gestión** de los riesgos individuales identificados es realizada por los responsables de la gestión de riesgos en las áreas respectivas y se basa en medidas definidas e iniciadas para evitar, mitigar o cubrir dichos riesgos. La gestión de oportunidades implica la implementación de medidas para aprovechar, mejorar y capitalizar (total o parcialmente) las oportunidades. La viabilidad económica de una medida se revisa antes de su implementación.

El **monitoreo** continuo de los riesgos, las oportunidades y la ejecución de las medidas se lleva a cabo a nivel de las áreas responsables. Daimler Truck Holding AG, la sociedad controladora del Grupo Daimler Truck, supervisa la implementación de estas medidas dentro del marco de sus funciones regulatorias, legales y de cumplimiento.

El **monitoreo** continuo de los riesgos, las oportunidades y la ejecución de las medidas se lleva a cabo a nivel de las áreas responsables. Daimler Truck Holding AG, la sociedad controladora del Grupo Daimler Truck, supervisa la implementación de estas medidas dentro del marco de sus funciones regulatorias, legales y de cumplimiento.

Las unidades operativas informan periódicamente sobre los riesgos y oportunidades a la dirección de nivel superior. Cualquier riesgo significativo que surja de manera inesperada también debe reportarse de inmediato. Esta información sobre riesgos y oportunidades se remite a través de los segmentos a la Gestión de Riesgos del Grupo, que actúa como **segunda línea de defensa**, y se utiliza para informar al Consejo de Administración y al Consejo de Vigilancia.

El sistema de control interno, en sentido estricto (respecto al proceso contable), tiene como objetivo garantizar la corrección y confiabilidad de la contabilidad y de la información financiera. El sistema de control interno y el sistema de gestión de riesgos han sido y seguirán siendo mejorados continuamente con la definición de objetivos de Sustentabilidad adicionales, especialmente en lo que respecta a los requisitos legales en materia de Sustentabilidad (incluyendo la Taxonomía de la UE y la Directiva sobre Informes de Sustentabilidad Corporativa, CSRD). Este sistema está diseñado con base en el marco reconocido internacionalmente para sistemas de control interno del *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO *Internal Control – Integrated Framework*), se perfecciona continuamente y es parte integral de los procesos contables y de información financiera en las funciones de la oficina central, unidades organizacionales y entidades pertinentes. Si se identifican debilidades en el diseño o la implementación de los controles, estas se atienden mediante medidas específicas, o su impacto se reduce a través de medidas de mitigación adecuadas. El sistema comprende principios, procedimientos y controles preventivos y de detección.

El sistema de control interno en sentido estricto (con respecto al proceso contable) se evalúa sistemáticamente. Inicialmente, se identifican las funciones de la oficina central, las unidades organizacionales y las entidades que son materiales para el Grupo. A esto le sigue un análisis de riesgos y procesos. El objetivo es definir controles para identificar riesgos significativos en los procesos de contabilidad e información financiera en las áreas seleccionadas. Los controles requeridos se implementan y documentan de acuerdo con las directrices de todo el Grupo.

Con el fin de evaluar la idoneidad y eficacia de los controles, se realizan pruebas periódicas mediante muestreos aleatorios. Estas pruebas constituyen la base para una autoevaluación sobre si los controles están diseñados de manera adecuada y son eficaces. Los resultados de esta autoevaluación se documentan y reportan en un sistema de TI a nivel Grupo, y cualquier debilidad de control identificada es rastreada y subsanada. Al cierre del ciclo anual, las funciones de la oficina central, unidades organizacionales y entidades seleccionadas confirman la idoneidad y eficacia del sistema de control interno con respecto al proceso de información financiera. El Consejo de Administración y el Comité de Auditoría del Comité de Vigilancia son informados periódicamente sobre posibles debilidades de control significativas, así como sobre la idoneidad y eficacia de los controles implementados.

El **Sistema de Gestión de Cumplimiento** del Grupo Daimler Truck está estrechamente vinculado a su sistema de gestión de riesgos y está adaptado al perfil de riesgo específico de la Sociedad. El objetivo del sistema es garantizar un comportamiento de cumplimiento en todo el Grupo de manera sostenible. Como componente integral del gobierno corporativo, el Sistema de Gestión de Cumplimiento apoya el desarrollo y fortalecimiento de una cultura corporativa responsable. Contribuye significativamente al cumplimiento de las regulaciones legales e internas de la empresa, la prevención de conductas indebidas y la promoción de un gobierno corporativo responsable y transparente. Se puede encontrar más información sobre el Sistema de Gestión de Cumplimiento en el capítulo Gobierno de la Sustentabilidad.

De este modo, el Grupo cuenta con un sistema de control interno a nivel mundial que es parte integrante de su gobierno corporativo. Los sistemas contenidos en él sirven para identificar, evaluar y gestionar, en una etapa temprana, los riesgos que podrían poner en peligro el cumplimiento de los objetivos corporativos. Están adaptados a los requisitos específicos y a la estructura de riesgos de la Sociedad y se basan en estándares reconocidos como la ISO 31000, el marco COSO y el Modelo de las Tres Líneas.

La idoneidad y eficacia del sistema de control interno, en un sentido amplio, se revisan de manera regular y sistemática para garantizar que se identifiquen y gestionen los riesgos financieros y no financieros materiales (incluidos los relacionados con la sostenibilidad) en las áreas y procesos de negocio pertinentes. Esta revisión se lleva a cabo periódicamente mediante evaluaciones internas en forma de autoevaluaciones y auditoría interna. Se inician las medidas respectivas para abordar las debilidades identificadas y lograr la mejora continua de los procesos y sistemas.

En la evaluación integral de la **idoneidad y eficacia** del sistema de gestión de riesgos y oportunidades, del sistema de control interno en sentido estricto y del Sistema de Gestión de Cumplimiento (*Compliance*), considerando el alcance de las actividades comerciales de la Sociedad y su posición de riesgos y oportunidades, no hubo indicios de que estos sistemas en su conjunto fueran, en última instancia, inadecuados o ineficaces. Se han iniciado las medidas pertinentes con respecto a las áreas de mejora identificadas.[1]

La eficacia de cualquier sistema de control y gestión de riesgos está limitada por las restricciones inherentes al propio sistema. Ningún sistema puede garantizar que todos los riesgos que ocurran realmente se identifiquen en una etapa temprana, ni que las violaciones a los procesos puedan descartarse por completo bajo cualquier circunstancia.

[1] El contenido de esta sección no fue objeto de una revisión sustantiva como parte de la auditoría legal del informe de gestión combinado.

Riesgos y oportunidades

La siguiente sección describe los riesgos y oportunidades que podrían tener un impacto material en la rentabilidad, liquidez, recursos de capital y situación financiera del Grupo Daimler Truck en 2026. Se espera un impacto material si la evaluación de la magnitud de los riesgos y oportunidades resulta en una clasificación de 'alto'. Esto también aplica si la evaluación cambia en comparación con el año anterior de tal manera que un riesgo o una oportunidad que previamente se había clasificado como 'alto', ahora se clasifique como 'medio' o 'bajo'. Además de los riesgos y oportunidades clasificados como materiales, también pueden reportarse asuntos que no superen este umbral de materialidad al momento de su elaboración, pero que la dirección considere relevantes para el destinatario del Informe Anual debido a su percepción pública o naturaleza extraordinaria.

El reporte de riesgos y oportunidades por segmento se realiza siempre que estos se relacionen exclusivamente con un segmento específico; de lo contrario, los riesgos y oportunidades se consideran relativos a todo el Grupo Daimler Truck. La evaluación de riesgos se basa en la probabilidad de ocurrencia y el impacto potencial, y se categoriza como 'bajo', 'medio' o 'alto', tal como se muestra en la tabla B. 109.

Cabe señalar que todos los riesgos y oportunidades se consideran sobre una base bruta. Por lo tanto, las evaluaciones presentadas reflejan los impactos potenciales que resultarían sin tomar en cuenta las medidas ya planeadas o iniciadas

B. 109

Evaluación de probabilidad de ocurrencia / impacto potencial

Nivel		Probabilidad de ocurrencia
Bajo	■ □ □	> 0% a 33%
Medio	■ ■ □	> 33% a 66%
Alto	■ ■ ■	> 66% a 100%

Nivel		Impacto Potencial
Bajo	■ □ □	> €0 a < €150 millones
Medio	■ ■ □	≥ €150 millones a < €300 millones
Alto	■ ■ ■	≥ €300 millones

Riesgos 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. 110.

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. La evaluación de los riesgos y oportunidades del mercado está vinculada a las hipótesis y previsiones sobre la evolución del mercado general en las regiones en las que opera el Grupo Daimler Truck. Las perspectivas económicas para 2025 se describen en el capítulo Condiciones Económicas y Desempeño Comercial; las hipótesis de crecimiento y los pronósticos para el desempeño general en 2026 se abordan en el Capítulo Perspectivas del informe combinado de la administración. 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 impactos potenciales en **el comportamiento de las ventas de unidades** se simulan en los escenarios de riesgo. La falta de aceptación en el mercado de determinados modelos de vehículos, tecnologías de manejo y desarrollos tecnológicos en el área de control vehicular en determinadas regiones puede tener un impacto negativo en la liquidez y recursos de capital, situación financiera y rentabilidad de las operaciones. La disminución de las ventas de vehículos también puede ser consecuencia del entorno macroeconómico, a veces inestable, incertidumbre política o económica o demoras en la disponibilidad de la infraestructura necesaria. Además, existe el riesgo de que la elevada demanda no pueda satisfacerse a tiempo debido a problemas en la cadena de suministro.

Los mercados, las ventas de unidades y las tendencias del inventarios son continuamente analizados y monitoreados por cada segmento. En caso necesario, con el fin de responder a las condiciones cambiantes del mercado, se aplican programas específicos de mercadotecnia y ventas.

La volatilidad del mercado también puede resultar en que las condiciones del mercado general o regional del sector de los vehículos industriales evolucionen mejor de lo previsto en los pronósticos internos, dando lugar a oportunidades adicionales de crecimiento.

La materialización de las oportunidades se apoya en medidas de ventas y mercadotecnia.

El lanzamiento de nuevos productos por parte de los competidores y un establecimiento de precios más difícil 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 y liquidez y recursos de capital y situación financiera del Grupo Daimler Truck. Los competidores son objeto de un seguimiento continuo para identificar estos riesgos en una fase temprana. En función de las condiciones del mercado específico, se adoptan medidas específicas para cada producto y adaptadas regionalmente para apoyar a los mercados más débiles. Además, con el fin de fortalecer la competitividad, el Grupo Daimler Truck inicia diversos programas de ventas y mercadotecnia que ofrecen incentivos financieros para los clientes.

En relación con la venta de vehículos, el Grupo Daimler Truck, 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 crediticia 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 aborda estos 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 con un sólido enfoque en el seguimiento de indicadores de alerta temprana tanto internos como macroeconómicos.

Al igual que en el año anterior, los riesgos generales de mercado siguen calificándose como 'altos'. La probabilidad de ocurrencia ha cambiado a 'media'. Del mismo modo, las oportunidades generales de mercado también se califican como 'altas' con una probabilidad de ocurrencia 'baja', conforme a la evaluación del año anterior. Esto subraya el hecho de que las condiciones económicas en el mercado de vehículos comerciales siguen caracterizándose por una incertidumbre considerable. Como resultado, las condiciones de mercado, ventas de unidades y competencia siguen siendo desafiantes, lo que requiere una estrategia corporativa flexible y adaptable.

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. Los marcos 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 para los vehículos y partes vehiculares desempeñan un papel especialmente importante. Las tensiones geopolíticas y comerciales también pueden tener un importante impacto en las actividades comerciales de una empresa activa a nivel internacional tal como el Grupo Daimler Truck.

Las persistentes y elevadas tensiones políticas, junto con el riesgo asociado de **conflictos geopolíticos**, continúan representando riesgos significativos para el desarrollo de los negocios del Grupo Daimler Truck. En particular, las tensiones constantes entre Estados Unidos y China, un posible deterioro en las relaciones entre la Unión Europea y China, y el desarrollo futuro de la relación entre la UE y EE. UU. generan incertidumbre. Además, la escalada del conflicto en Medio Oriente, la evolución de la guerra entre Rusia y Ucrania, el resurgimiento de conflictos regionales y un posible agravamiento de la situación en el Mar de China Meridional podrían tener un impacto. Estos riesgos geopolíticos podrían derivar en interrupciones en las cadenas de suministro, aumento en los precios de la energía, mayor presión inflacionaria, sanciones adicionales y un mayor deterioro de las perspectivas de crecimiento global. Las interrupciones resultantes en la producción, el abastecimiento y la logística, así como la escasez de recursos, podrían presionar aún más la base de costos del Grupo. Además, el incremento de la inflación y los mayores costos de refinanciamiento en los mercados de capitales podrían afectar negativamente los resultados, particularmente en el segmento de Financial Services. Una posible escalada de los conflictos existentes aumentaría aún más los riesgos para el entorno de mercado de Daimler Truck. Existe el riesgo de que algunos países, en un intento por proteger o mejorar su competitividad en el mercado global, recurran cada vez más a **medidas intervencionistas y proteccionistas**. La industria automotriz, incluido el sector de vehículos comerciales, suele considerarse un sector clave para fomentar la inversión nacional e incrementar la creación de valor local a lo largo de toda la cadena de valor. Esto puede derivar en un aumento de costos si es necesario establecer o ampliar plantas de producción, o si se requiere incrementar el abastecimiento local.

Las restricciones a los vínculos tecnológicos y económicos entre mercados importantes también podrían afectar las utilidades, en caso de que la investigación y desarrollo deban realizarse localmente o si las cadenas de valor tienen que adaptarse debido a que ciertas tecnologías no pueden utilizarse en los productos finales. Además, las importaciones se ven restringidas por diversas barreras de acceso al mercado. Estas incluyen, entre otras, procedimientos de certificación complejos y prolongados, retrasos en la emisión de certificados, procesos de despacho aduanal engorrosos y la imposición de aranceles. Los aranceles de importación introducidos por los EE. UU. sirven como un claro ejemplo de esto.

Las medidas intervencionistas y proteccionistas de países individuales también pueden generar oportunidades. Los cambios en los instrumentos de política económica y comercial pueden dar lugar a modificaciones en las condiciones marco que permitan alternativas de mercado o de creación de valor.

Daimler Truck monitorea constantemente el desarrollo del entorno legal y político e intenta anticipar los requisitos previsibles y los objetivos a largo plazo de manera temprana en el proceso de desarrollo de productos.

Al igual que en el año anterior, los riesgos legales y políticos siguen evaluándose como 'altos' en su magnitud y con una probabilidad de ocurrencia 'media', lo que refleja el actual panorama de riesgos geopolíticos tensos y el impacto de diversos eventos globales en el Grupo Daimler Truck. Adicionalmente, en comparación con el año anterior, se han identificado oportunidades que se clasifican con una magnitud 'media' y una probabilidad de ocurrencia 'baja'. Estas surgen, en particular, de posibles desarrollos positivos en el entorno regulatorio.

Riesgos y oportunidades del mercado de adquisiciones

Los riesgos y oportunidades por el lado de las adquisiciones del Negocio Industrial de Daimler Truck surgen principalmente de las fluctuaciones en los **precios de las materias primas**, **los *commodities* y la energía**. Además, los posibles cuellos de botella financieros o problemas de capacidad en los proveedores, el margen limitado para negociar precios con estos, así como la sobreutilización o subutilización de las capacidades de los proveedores, pueden derivar en una reducción de las utilidades.

Daimler Truck depende de diversas materias primas y *commodities* como acero, cobre, aluminio, metales preciosos, caucho, plásticos y tierras raras para la producción de vehículos y autopartes. Estos materiales se utilizan particularmente en ciertas piezas y componentes, y representan una parte significativa de los costos totales del vehículo.

Los precios de los *commodities*, materias primas, autopartes y refacciones están sujetos a una volatilidad en ocasiones considerable, debido a las condiciones del mercado global y regional, los costos de transporte y energía, eventos geopolíticos, fluctuaciones cambiarias, aranceles y presión inflacionaria. Debido a la intensa competencia en los mercados internacionales de vehículos comerciales, la capacidad de trasladar el aumento de los costos mediante precios de venta más altos es limitada. Por lo tanto, el aumento en los precios de las materias primas puede afectar negativamente los márgenes y resultados de los segmentos.

Al mismo tiempo, estas fluctuaciones también pueden generar oportunidades. Por ejemplo, la caída en los precios de las materias primas o condiciones de compra más favorables pueden mejorar la base de costos del Grupo Daimler Truck y, por ende, impactar positivamente la rentabilidad. Además, puede surgir un potencial adicional al responder con flexibilidad a los cambios del mercado; por ejemplo, a través de contratos de suministro a largo plazo o estrategias de adquisiciones alternativas.

La delicada situación financiera de los proveedores podría elevar el riesgo de interrupciones en la producción y alteraciones en las cadenas de suministro, lo que potencialmente derivaría en retrasos en la terminación y entrega de los vehículos. Para mitigar esto, Daimler Truck confía en una gestión proactiva de riesgos de proveedores, la cual identifica cuellos de botella financieros en una etapa temprana e inicia medidas de apoyo focalizadas en caso de ser necesario.

Además, la creciente demanda de nuevas tecnologías, particularmente de trenes motrices electrificados, exige ajustes en las cadenas de suministro. La creciente electrificación y digitalización de la industria está impulsando la demanda de celdas de batería, semiconductores y materiales críticos como el litio. La disponibilidad limitada de estos materiales o las restricciones por motivos políticos en ciertas piezas y componentes pueden provocar aumentos de precios y cuellos de botella en el suministro. Esto impacta la capacidad de Daimler Truck para producir de manera rentable y conforme a lo programado tanto vehículos convencionales como de cero emisiones.

Al igual que en el año anterior, los riesgos y oportunidades del mercado de abastecimiento se califican como 'altos' en cuanto a su impacto potencial y como 'bajos' en cuanto a su probabilidad de ocurrencia.

B. 110

Riesgos y oportunidades de industria y negocio

Categoría de riesgo	Probabilidad de ocurrencia	Impacto	Categoría de oportunidad	Probabilidad de ocurrencia	Impacto
Riesgos generales del merado	■ ■ □	■ ■ ■	Oportunidades generales del mercado	■ □ □	■ ■ ■
Riesgos relacionados con el marco legal y político	■ ■ □	■ ■ ■	Oportunidades relacionadas con el marco legal y político	■ □ □	■ ■ □
Riesgos del mercado de adquisiciones	■ □ □	■ ■ ■	Oportunidades del mercado de adquisiciones	■ □ □	■ ■ ■

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. 111 se presenta una cuantificación de estos riesgos y oportunidades.

Riesgos y oportunidades de producción y tecnología

El **desarrollo de productos** en Daimler Truck se caracteriza por un fuerte enfoque en las innovaciones técnicas y soluciones de transporte orientadas al futuro. Como parte de la planeación estratégica de productos, se integran continuamente nuevas tecnologías en los segmentos de vehículos para satisfacer las crecientes demandas de reducción de emisiones, eficiencia energética y seguridad. La transformación hacia vehículos libres de emisiones, particularmente los trenes motrices eléctricos de batería y basados en hidrógeno, es clave en este proceso. Este desarrollo presenta tanto oportunidades como riesgos, ya que su implementación exitosa depende de factores como la aceptación del cliente, el financiamiento gubernamental y la disponibilidad de infraestructura de carga e hidrógeno. El desarrollo de productos también requiere inversiones significativas, especialmente al introducir nuevas generaciones de vehículos y trenes motrices. Los riesgos surgen principalmente de la complejidad de los proyectos, posibles desviaciones del plan, desafíos técnicos y la dependencia de socios externos.

La realización técnica de la conducción autónoma plantea desafíos significativos para Daimler Truck. En particular, el desarrollo de sensores confiables, procesamiento de datos de alto rendimiento y software seguro requiere inversiones sustanciales. Además, se deben cumplir estrictos requisitos de seguridad funcional y ciberseguridad, realizar pruebas exhaustivas y acatar requisitos regulatorios complejos. La colaboración con socios externos y autoridades, así como el dinámico entorno legal, incrementan el esfuerzo de desarrollo y el riesgo de retrasos y costos adicionales.

Los **procesos de producción** de Daimler Truck están diseñados para traducir eficientemente su innovación tecnológica en productos comercializables. Para el lanzamiento de nuevos productos, todos los componentes y equipos necesarios deben estar disponibles a tiempo. Para evitar cuellos de botella en la producción, los procesos se evalúan y mejoran periódicamente. Las instalaciones de producción se modernizan continuamente y, de ser necesario, se amplían o reestructuran, lo que implica una inversión significativa. No obstante, pueden ocurrir ineficiencias a corto plazo, como fallas en los equipos o cuellos de botella en el suministro de componentes críticos, como las baterías.

Dichas interrupciones pueden provocar paros de producción, un aumento en los costos y una reducción temporal de la capacidad. Para mitigar estos riesgos, Daimler Truck confía en el mantenimiento preventivo, el almacenamiento de refacciones y, de ser necesario, la adquisición de maquinaria redundante. Se cuenta con un sistema de gestión de proveedores con el objetivo de respaldar la calidad y disponibilidad de las autopartes requeridas.

Los **productos** de Daimler Truck se caracterizan por su alto nivel de complejidad técnica y el cumplimiento de estrictas normas de emisiones, consumo de combustible y seguridad. El desarrollo continuo del portafolio de productos busca no solo cumplir con los estándares de calidad del Grupo, sino también mejorarlos constantemente. Al mismo tiempo, nuevos requisitos técnicos y regulaciones legales pueden restringir la venta de vehículos ya producidos, especialmente si ciertas características o autopartes no están disponibles a tiempo. Por lo tanto, los productos deben ser no solo innovadores y estar preparados para el futuro, sino también ser confiables y competitivos. Los problemas de calidad o los cuellos de botella en el suministro de piezas pueden afectar negativamente la satisfacción del cliente y generar costos adicionales. El éxito de mercado de los nuevos modelos depende significativamente de alinear las innovaciones técnicas con las expectativas del cliente, los requisitos regulatorios y los objetivos económicos.

Dentro del Grupo Daimler Truck, pueden surgir **reclamos por garantía y crédito mercantil** si la calidad del producto no cumple con los requisitos especificados, si no se cumplen plenamente las regulaciones legales o si el soporte necesario para incidencias y mantenimiento del producto es insuficiente. Tales casos y defectos de calidad –tanto en componentes instalados en los vehículos como en relación con innovaciones técnicas que requieran modificaciones– pueden derivar en pasivos financieros significativos. Si surgen tales riesgos, las posibles reclamaciones se revisan cuidadosamente y, de ser necesario, se inician medidas específicas para resolver los problemas de los productos afectados.

En comparación con el año anterior, la evaluación de los riesgos de producción y tecnología se mantiene sin cambios. El impacto potencial sigue calificándose como 'alto', mientras que la probabilidad de ocurrencia de estos riesgos se sigue considerando 'baja'. En comparación con el año anterior, las oportunidades de producción y tecnología se evalúan como 'bajas' en su impacto potencial, mientras que su probabilidad de ocurrencia se clasifica como 'media'.

Riesgos de tecnología de la información

La digitalización continua y la creciente dependencia de los sistemas de TI y los procesos digitales configuran significativamente las actividades comerciales del Grupo Daimler Truck. Esto da lugar a una variedad de riesgos, particularmente en las áreas de seguridad de la información, disponibilidad del sistema, integridad de los datos y protección de datos. El Grupo monitorea sistemáticamente los riesgos de TI y los gestiona a través de una gestión integral de riesgos de TI e inversiones estratégicas en infraestructura digital y ciberseguridad.

La creciente amenaza del **cibercrimen** pone en peligro la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información y de los procesos soportados por TI. A pesar de las exhaustivas medidas de protección, en casos extremos pueden ocurrir interrupciones temporales de los procesos con consecuencias significativas para el Grupo Daimler Truck. La pérdida o el uso indebido de datos sensibles puede causar daños a la reputación. Además, el cumplimiento de los requisitos regulatorios es esencial, ya que las infracciones –particularmente en caso de un ciberataque– pueden dar lugar a reclamaciones de terceros, costosas medidas de ejecución y sanciones sustanciales.

Para el Grupo Daimler Truck, que opera a nivel mundial, es crucial que la información esté siempre actualizada, completa, sea precisa y pueda ser intercambiada. El marco interno de seguridad de TI del Grupo se basa en estándares internacionales e integra prácticas probadas de la industria. Los nuevos requisitos regulatorios en materia de ciberseguridad se incorporan continuamente al desarrollo de procesos y directrices.

De acuerdo con los requisitos de protección de datos, se deben utilizar sistemas de TI seguros y una infraestructura de TI confiable. Las ciberamenazas se identifican a lo largo de todo el ciclo de vida de las aplicaciones y sistemas, los cuales se gestionan con un enfoque orientado al riesgo. El desarrollo de soluciones de software propias sigue un proceso definido y, por lo tanto, está sujeto a estándares de ciberseguridad y aseguramiento de calidad adecuados.

Para reducir los riesgos y limitar los daños, Daimler Truck confía en medidas preventivas y correctivas, tales como servicios de TI espejeados, respaldo de datos externo y alta disponibilidad de sistemas redundantes. Los planes de recuperación de desastres, la capacitación periódica y los programas de concientización para empleados garantizan la capacidad de actuar en una emergencia. Las amenazas se analizan y las contramedidas se coordinan en el Centro de Operaciones de Ciberseguridad global. La protección de productos y servicios contra ciberataques se mejora continuamente.

Durante la **implementación de nuevos sistemas de TI**, pueden ocurrir retrasos, particularmente para asegurar que se cumplan todos los requisitos funcionales y técnicos. También existe la posibilidad de que, en casos individuales, los sistemas no muestren consistentemente la estabilidad y el rendimiento esperados durante la fase operativa inicial. En tales casos, podrían ser necesarios ajustes técnicos individuales. Estas medidas podrían interrumpir temporalmente las operaciones o generar costos de implementación adicionales significativos hasta que se garantice la funcionalidad total.

Los riesgos de tecnología de la información se clasifican como 'altos' en cuanto a su impacto potencial, en comparación con la calificación de 'medios' del año anterior. La probabilidad de ocurrencia se sigue considerando 'baja'.

Riesgos de Personal

Los empleados son un factor clave de éxito para la competitividad y la fuerza innovadora a largo plazo del Grupo. En un entorno laboral cada vez más dinámico y desafiante, pueden surgir riesgos relacionados con la estrategia de personal. El Grupo analiza y evalúa sistemáticamente estos aspectos y los aborda mediante una gestión de recursos humanos focalizada. Las mejoras en la eficiencia y la reducción de costos son cruciales para que el Grupo Daimler Truck asegure su competitividad y mejore de manera sostenible la rentabilidad. Daimler Truck está implementando actualmente una serie de iniciativas para mejorar el desempeño operativo y recortar costos, con el fin de reducir los costos fijos y variables e incrementar la rentabilidad. El acuerdo alcanzado entre la dirección y el comité de empresa sobre los puntos clave para las ubicaciones alemanas del segmento Mercedes-Benz Trucks –dentro del marco del programa de eficiencia y reestructura interna de la Sociedad 'Cost Down Europe'– y el aumento asociado de las provisiones pertinentes, ha derivado en una reducción significativa de los riesgos de personal.

En comparación con el año anterior, estos riesgos se clasifican ahora como 'bajos', tanto en su impacto potencial como en su probabilidad de ocurrencia.

Riesgos y oportunidades relacionados con las participaciones

La colaboración con participaciones es de importancia central para Daimler Truck, tanto para la transformación hacia una movilidad libre de CO_2e como para la digitalización integral. También sirve para obtener acceso a mercados geográficos con el fin de ampliar la presencia global y aprovechar oportunidades de crecimiento en regiones estratégicamente relevantes. Particularmente en el desarrollo e implementación de nuevas tecnologías, las participaciones permiten la utilización de sinergias y la mejora de las estructuras de costos para fortalecer de manera sostenible la competitividad en el mercado de vehículos comerciales.

Daimler Truck participa fundamentalmente en las oportunidades y riesgos derivados de sus inversiones en proporción a su respectiva participación accionaria.

El cierre de la transacción para integrar a Mitsubishi Fuso e Hino y el inicio de las operaciones comerciales, así como la salida a bolsa de la nueva sociedad controladora ARCHION Corporation ('ARCHION'), con domicilio social en Tokio, Japón, están programados para el 1 de abril de 2026, sujetos a que las condiciones necesarias para el cierre de la transacción se cumplan a tiempo. Pueden surgir riesgos, por ejemplo, derivados de la falta de obtención de aprobaciones por parte de las autoridades y, en general, de una implementación y ejecución incompletas de los acuerdos contractuales. Sin embargo, estos riesgos se mitigan mediante medidas continuas de reducción de riesgos. Al mismo tiempo, la valuación inicial de ARCHION puede resultar en un efecto de valuación positivo o negativo de una sola vez para el Grupo.

En periodos posteriores, ARCHION estará sujeta a las fluctuaciones del precio de la acción, lo que podría afectar negativamente el valor en libros de la inversión de capital en caso de movimientos a la baja en el precio.

Pueden surgir riesgos derivados de la valuación de las participaciones, particularmente si no se cumplen los objetivos establecidos o si se incumplen los plazos previstos. Del mismo modo, la falta de aceptación en el mercado o una infraestructura insuficientemente desarrollada – especialmente en el área de nuevas tecnologías como la propulsión basada en hidrógeno o la producción de sistemas de baterías propios– pueden afectar negativamente el valor en libros de las inversiones en el segmento respectivo. Además, las actividades comerciales en curso pueden derivar en obligaciones financieras adicionales o en mayores requerimientos de financiamiento.

Los intereses comerciales y legales del Grupo no siempre coinciden plenamente con los de los respectivos socios de participación. Existe el riesgo de que estas sociedades tomen medidas que podrían dañar la reputación de Daimler Truck o dar lugar a riesgos de responsabilidad legal.

Daimler Truck mantiene conversaciones constantes con sus socios respecto a la dirección futura de su negocio en China. Dependiendo del resultado de estas negociaciones, podrían surgir efectos de una sola vez (*one-off*) que impacten la rentabilidad, la liquidez, los recursos de capital y la situación financiera.

Para abordar estos riesgos, las participaciones están sujetas a un proceso de monitoreo continuo, lo que permite tomar medidas oportunas, si es necesario, para salvaguardar la rentabilidad y la liquidez, reduciendo así el riesgo y logrando un crecimiento de valor sostenible. Asimismo, se revisa periódicamente la recuperabilidad del valor en libros de las inversiones.

En comparación con el año anterior, la evaluación de la magnitud de los riesgos derivados de las participaciones accionarias ha cambiado a 'alta', mientras que la evaluación de las oportunidades ha cambiado a 'media'. Las probabilidades de ocurrencia se evalúan como 'bajas'.

B. 111

Riesgos / oportunidades específicos de compañía

Categoría de riesgo	Categoría de riesgo	Impacto	Categoría de riesgo	Categoría de riesgo	Impacto
Riesgos de producción y tecnología	■ □ □	■ ■ ■	Oportunidades de producción y tecnología	■ ■ □	■ □ □
Riesgos de tecnología de la información	■ □ □	■ ■ ■	Oportunidades de tecnología de la información	–	–
Riesgos de personal	■ □ □	■ □ □	Oportunidades de personal	–	–
Riesgos relacionados con participaciones	■ □ □	■ ■ ■	Oportunidades relacionados con participaciones	■ □ □	■ ■ □

Riesgos y oportunidades financieros

En principio, las exposiciones a riesgos operativos y financieros 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 (p. ej., exposiciones cambiarias), los riesgos y las oportunidades están presentes en la misma medida, mientras que en los perfiles asimétricos (p. ej., exposiciones crediticias y de país), los riesgos superan a las oportunidades.

Daimler Truck está fundamentalmente expuesto a riesgos y oportunidades derivados de cambios en los precios de mercado, tales como los tipos de cambio y las tasas de interés. Las variaciones en los precios de mercado pueden tener un efecto negativo o positivo en la rentabilidad, liquidez, recursos de capital y situación financiera del Grupo.

Daimler Truck monitorea y gestiona sistemáticamente los riesgos y oportunidades de los precios de mercado, principalmente como parte de sus operaciones comerciales y actividades de financiamiento, y utiliza 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 riesgos crediticios, de país y de liquidez, así como a riesgos por cambios en las calificaciones crediticias. Como parte del proceso de gestión de riesgos, Daimler Truck evalúa regularmente estos riesgos considerando los cambios en los indicadores económicos clave y la información de mercado.

Las probabilidades de ocurrencia y el impacto de los riesgos y oportunidades financieros se muestran en la tabla ä B. 112.

Riesgos y oportunidades del tipo de cambio

El posicionamiento global del Grupo implica que sus operaciones comerciales y transacciones financieras están vinculadas a riesgos y oportunidades relacionados con las fluctuaciones en los tipos de cambio. Esto aplica en el ejercicio social, en particular, a las fluctuaciones del dólar estadounidense, la libra esterlina, el dólar australiano, el yen japonés y otras divisas frente al euro. Un riesgo u oportunidad de tipo de cambio surge en las operaciones comerciales principalmente cuando los ingresos se generan en una moneda distinta a la de los costos relacionados ('riesgo de transacción').

Si bien los costos de producción se incurrieron principalmente en dólares estadounidenses, euros y yenes, una parte de los ingresos se generó en otras divisas. Daimler Truck está expuesto a este tipo de riesgo de transacción, pero en menor medida debido a su red global de producción. Las exposiciones al riesgo cambiario, actualizadas periódicamente, se cubren continuamente mediante instrumentos financieros adecuados (principalmente forwards de divisas) de acuerdo con las expectativas de los tipos de cambio, las cuales se revisan constantemente, limitando tanto los riesgos como las oportunidades.

Cualquier sobrecobertura causada por cambios en la exposición se resuelve generalmente de manera oportuna mediante las medidas pertinentes. También existen riesgos y oportunidades de tipo de cambio relacionados con la conversión de los activos netos, ingresos y gastos de las entidades del Grupo fuera de la eurozona ('riesgo por conversión'), los cuales el Grupo generalmente no cubre.

En comparación con el año anterior, la evaluación de la magnitud de los riesgos y oportunidades de tipo de cambio ha aumentado de 'baja' a 'alta', mientras que la probabilidad de ocurrencia se mantiene como 'baja'. Esta evaluación se realizó de acuerdo con las directrices de informes internos

B. 112

Riesgos y oportunidades financieros

Categoría de riesgo	Probabilidad de ocurrencia	Impacto	Categoría de oportunidad	Probabilidad de ocurrencia	Impacto
Riesgos de tipo de cambio	■ □ □	■ ■ ■	Oportunidades de tipo de cambio	■ □ □	■ ■ ■
Riesgos de tasa de interés[1]	■ □ □	■ □ □	Oportunidades de tasa de interés[1]	■ □ □	■ □ □
Riesgos crediticios	■ □ □	■ □ □	Oportunidades crediticios	–	–
Riesgos de país	■ □ □	■ □ □	Oportunidades de país	–	–
Riesgos de liquidez[1]	■ □ □	■ □ □	Oportunidades de liquidez[1]	–	–
Riesgos relacionados con cambios en calif. crediticias[1]	■ □ □	■ □ □	Oportunidades relacionados con cambios en calif. crediticias[1]	■ □ □	■ □ □
Riesgos relacionados con planes de pensiones[1]	■ □ □	■ □ □	Oportunidades relacionados con planes de pensiones[1]	■ □ □	■ □ □

1 El impacto estimado del riesgo/oportunidad no es relevante para el EBIT.

Riesgos legales y fiscales

El Grupo también está expuesto a riesgos legales y fiscales. Registra para estos riesgos en caso de que sea probable que esas provisiones se utilicen y el importe de las obligaciones pueda determinarse con suficiente precisión. La tabla B. 113 muestra la cuantificación de estos riesgos y oportunidades.

Riesgos legales

Riesgos regulatorios

La industria vehicular, y por tanto también la de los vehículos comerciales, está sujeta a regulaciones gubernamentales 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 las autopartes. 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 altos estándares de calidad para 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 aseguramiento de la calidad. Cumplir con las normas de vehículos exigidas por los gobiernos es costoso y a menudo supone un desafío 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, incrementa 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 de 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, el Grupo debe cumplir con una amplia gama de requisitos legales y regulatorios relacionados con el combate a al soborno y la corrupción, legislación antimonopolio, sanciones y control de exportaciones, prevención de lavado de dinero y financiamiento al terrorismo, requisitos de producto, legislación energética, protección de datos, derechos humanos y el manejo de mercancías peligrosas en relación con sus actividades comerciales a nivel mundial. El Grupo también ha sido y puede ser objeto de indagaciones o investigaciones gubernamentales en relación con el cumplimiento, por parte de él o de sus negocios conjuntos, o de sus empleados, consultores, agentes o socios, incluidos los socios de los negocios conjuntos, de asuntos como controles de exportación, sanciones económicas u otros requisitos reglamentarios. Las infracciones de la normativa legal aplicable en cualquiera de estos aspectos están sujetas a sanciones, como multas regulatorias o consecuencias penales. Además, cualquier infracción puede generar cobertura mediática negativa y afectar la reputación del Grupo. En particular, como resultado de la guerra entre Rusia y Ucrania, Estados Unidos, el Reino Unido, la UE y países de todo el mundo han impuesto controles de exportación exhaustivos y sanciones económicas a las transacciones con Rusia y entidades y personas rusas. Estos controles de exportación y sanciones económicas están en constante evolución y al Grupo le resulta difícil predecir la interpretación, implementación o cumplimiento de las políticas gubernamentales con respecto a sus actividades o las de sus negocios conjuntos. Si bien el Grupo revisa continuamente las políticas vigentes para garantizar el cumplimiento de las leyes y regulaciones aplicables, es posible que estas políticas no se cumplan en todo momento y que los controles internos del Grupo no detecten ni prevengan eficazmente infracciones por parte del Grupo o de cualquiera de sus empleados, consultores, agentes o socios, incluidos los socios de negocios conjuntos. Además, las leyes nacionales aplicables al Grupo podrían ser consideradas incompatibles con las normas internacionales por autoridades o tribunales supranacionales. En tales casos, la incertidumbre legal resultante genera riesgos potenciales para el Grupo, que pueden afectar sus procesos operativos, la presentación de informes y otras obligaciones.

Riesgos por procedimientos legales (incluyendo procedimientos de ley antimonopolio y daños y perjuicios=

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.

Mercedes-Benz Group AG (anteriormente Daimler AG), la antigua entidad matriz de Daimler Truck AG, fue destinataria de un procedimiento en materia de competencia económica iniciado por la Comisión Europea. En julio de 2016, la Comisión Europea emitió una decisión de liquidación contra Daimler AG y otros cuatro fabricantes europeos de camiones por su participación en conductas anticompetitivas, en violación de las normas europeas de competencia relativas a la fijación de precios y el traslado de los costos para cumplir con normas de emisiones más estrictas para camiones. La Comisión Europea determinó que Daimler AG participó en dichos acuerdos del 17 de enero de 1997 al 18 de enero de 2011. La multa individual impuesta a Daimler AG mediante la decisión de la Comisión Europea ascendió a € 1.09 miles de millones y fue liquidada en su totalidad en 2016). Tras la decisión de la Comisión Europea, se han presentado o iniciado acciones legales, demandas colectivas y otras formas de reparación de daños por parte de clientes directos e indirectos de camiones en diversas jurisdicciones. Las reclamaciones por daños podrían derivar en pasivos sustanciales para el Grupo Daimler Truck, así como en costos significativos destinados a medidas de defensa, lo que podría tener un efecto material adverso en las operaciones del Grupo, su liquidez y sus recursos de capital. En relación con la infracción por **cartel** descrita anteriormente, se encuentran pendientes o se han iniciado reclamaciones sustanciales (incluyendo ciertos tipos de acciones colectivas o reclamaciones de agregadores) en Alemania, el Reino Unido, los Países Bajos y España. También existen reclamaciones pendientes en otros países europeos y en Israel (en un total de aproximadamente veinte 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 Daimler Truck.

Igual que el año anterior, los riesgos legales continúan siendo evaluados como de “alto” impacto y probabilidad de ocurrencia “media”.

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.

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.

En comparación con el año anterior, no existió cambio en la evaluación de los riesgos fiscales en términos de “alto” impacto y “baja” probabilidad de ocurrencia.

B. 113

Riesgos y oportunidades legales y fiscales

Categoría de riesgo	Probabilidad de ocurrencia	Impacto	Categoría de oportunidad	Probabilidad de ocurrencia	Impacto
Riesgos legales	■ ■ □	■ ■ ■	Oportunidades legales	–	–
Riesgos fiscales	■ □ □	■ ■ ■	Oportunidades fiscales	–	–

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.

La siguiente gráfica ilustra la clasificación específica de los riesgos y oportunidades agregados en sus categorías respectivas, con base en los límites de intervalo mencionados anteriormente en la tabla ä B. 109. La tabla adjunta describe el cambio en el impacto de las categorías de riesgo y oportunidad en comparación con el año anterior.

Para 2026, la evaluación general de riesgos y oportunidades para Daimler Truck, como fabricante de vehículos comerciales con operaciones globales, se estima en un nivel similar al del ejercicio anterior. Los riesgos permanecen en un nivel alto, mientras que están surgiendo oportunidades adicionales para el Grupo Daimler Truck en algunas áreas. En general, la relación entre riesgos y oportunidades sigue siendo desafiante para el periodo de reporte, aun cuando se perciben ligeras mejoras en ciertos rubros.

El entorno de riesgo externo continúa caracterizándose por incertidumbres persistentes, particularmente debido a la interrupción de las cadenas de suministro, tensiones geopolíticas y desafíos continuos en los mercados de ventas. Las relaciones comerciales globales permanecen volátiles, lo que deriva en cuellos de botella en el abastecimiento y una mayor dificultad en la planeación de las actividades comerciales internacionales. Una escalada sostenida del conflicto en Medio Oriente aumentaría aún más la incertidumbre en el entorno de mercado y podría generar impactos negativos adicionales en los precios de la energía, las rutas de transporte y la estabilidad de las cadenas de suministro globales. Como resultado, la posición de riesgo del Grupo podría agravarse.

Internamente, el enfoque se está desplazando de los riesgos de costos –gracias al acuerdo con el comité de empresa sobre los puntos clave para las ubicaciones de camiones en Alemania, dentro del marco del programa de eficiencia y reestructura interna de la Compañía 'Cost Down Europe'– hacia los riesgos relacionados con la ejecución de transacciones estratégicas y la valuación de participaciones.

Las oportunidades pueden surgir tanto de factores externos –como cambios en el volumen de ventas y en los mercados de abastecimiento, o en los marcos legales y políticos– como de medidas internas, por ejemplo, en el curso de la implementación de transacciones estratégicas.

Además de los riesgos descritos, pueden ocurrir eventos imprevistos que podrían afectar negativamente las operaciones comerciales y, por ende, la rentabilidad, la liquidez, los recursos de capital, la situación financiera y los indicadores clave no financieros del Grupo Daimler Truck, la reputación de la Compañía, así como a la sociedad y al medio ambiente.

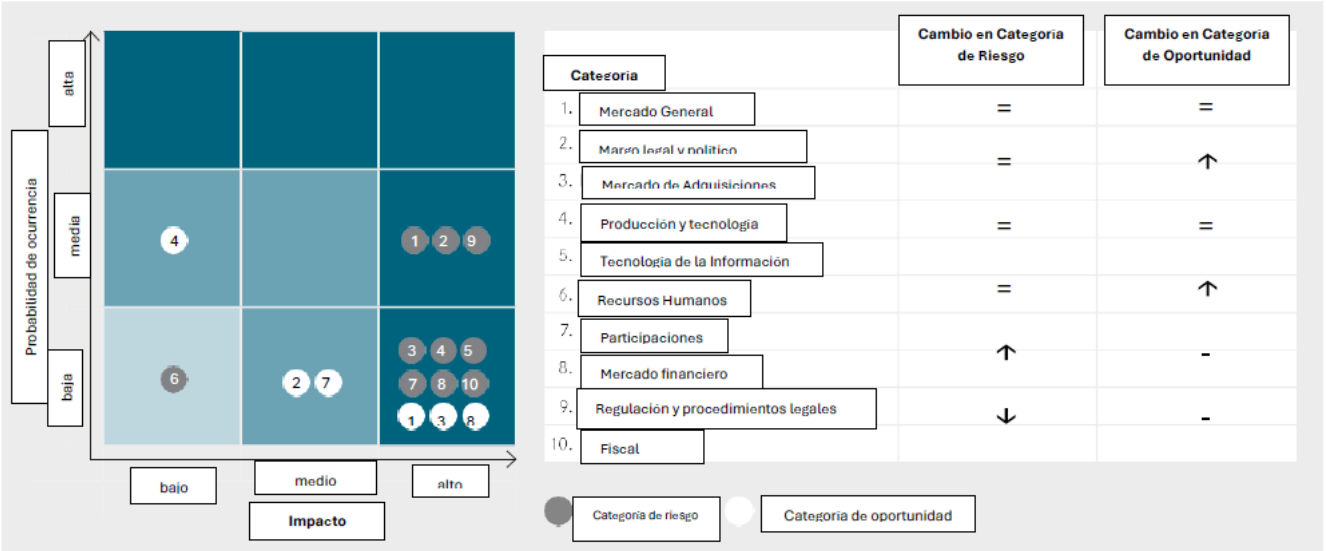
Los riesgos que, de manera individual o en combinación con otros, pudieran poner en peligro la continuidad del Grupo, se revisan periódicamente, al menos una vez al año, como parte de la determinación de la capacidad de absorción de riesgos. Los efectos potenciales en la rentabilidad se analizan mediante una simulación de Montecarlo (con un nivel de confianza del 95%) para evaluar dicha capacidad.

Además, ciertas condiciones marco han cambiado desde la fecha del informe, lo que podría afectar la posición de riesgos y oportunidades de la Compañía. Estos cambios fueron evaluados en términos de su materialidad y, en caso de ser necesario, se incorporaron a la evaluación de riesgos actual.

No se identificaron eventos que pudieran poner en peligro la capacidad de la Compañía para continuar como una empresa en funcionamiento , ya sea a la fecha del balance o al momento en que se prepararon el Informe Anual y los Estados Financieros Consolidados. Se puede encontrar más información sobre los eventos posteriores al período del informe en la Nota 42, Eventos posteriores al período del informe de las Notas a los Estados Financieros Consolidados.

B. 114

Mapa de riesgos y oportunidades



Perspectivas

Observaciones preliminares

Nuestras perspectivas para el ejercicio social 2026 se basan en la Planeación de Negocios de Daimler Truck de Daimler Truck Holding AG, aprobada por el Consejo de Administración y el Consejo de Vigilancia. Esta planeación toma en cuenta el desarrollo actual del negocio, así como las posibles oportunidades y riesgos, los cuales se explican detalladamente en el 'Informe de Riesgos y Oportunidades dentro del informe de gestión combinado. Se consideran los supuestos y evaluaciones que hemos establecido respecto a las condiciones económicas generales y al desarrollo de los mercados de vehículos comerciales. Las estimaciones presentadas para el curso futuro de los negocios se basan en los objetivos de nuestros segmentos. Bajo este contexto, ajustamos nuestras expectativas de desempeño empresarial de acuerdo con las perspectivas actuales sobre el desarrollo de los mercados de vehículos comerciales. Las declaraciones realizadas a continuación se basan en nuestro nivel de conocimiento al momento en que se preparó el informe combinado de la administración 2025.

Integración de Mitsubishi Fuso e Hino Motors

El cierre de la transacción prevista para integrar a Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) e Hino Motors Ltd. (Hino), el inicio de operaciones y la cotización inicial de la nueva sociedad controladora ARCHION Corporation, con domicilio social en Tokio, Japón, están programados para el 1 de abril de 2026, sujetos a que las condiciones necesarias para el cierre de la transacción se cumplan a tiempo. Daimler Truck AG y Toyota Corporation tienen la intención de adquirir, cada una, una participación del 25% en la nueva compañía controladora, la cual se planea que cotice en el *Prime Market* de la Bolsa de Valores de Tokio y que posea el 100% de Mitsubishi Fuso e Hino.

El cierre previsto de la transacción implicará simultáneamente la desconsolidación de Mitsubishi Fuso del Grupo Daimler Truck y la inclusión de la inversión en ARCHION Corporation registrada con el método de participación. Los efectos resultantes en las utilidades se asignarán a operaciones discontinuadas. Por el contrario, los flujos de efectivo que correspondan al Grupo Daimler Truck se asignarán a operaciones continuas y tendrán un impacto positivo en el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial.

Debido a la desconsolidación prevista de Mitsubishi Fuso y sus subsidiarias totalmente consolidadas el 1 de abril de 2026 –sujeta a que las condiciones necesarias para el cierre de la transacción se cumplan a tiempo–, el segmento Trucks Asia se reportará en la reconciliación a partir del 1 de enero de 2026. Por lo tanto, el enfoque se centra en las operaciones continuas, tanto en la gestión interna como, en consecuencia, en los reportes externos, y se omite una perspectiva de las operaciones discontinuadas para el ejercicio social 2026. En consecuencia, las cifras proyectadas para el ejercicio social 2026 se refieren a operaciones continuas; únicamente el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial incluye también las operaciones discontinuadas.

Observaciones adicionales

Como parte de su programa de eficiencia y reestructura 'Cost Down Europe', Daimler Truck se ha fijado el objetivo de hacer que su negocio sea sosteniblemente competitivo en Europa y reducir los costos operativos anuales en más de mil millones de euros a más tardar en 2030. En el ejercicio social 2025, esto derivó en gastos por € 331 millones, los cuales se reconocieron como una partida ajustada en el EBIT. Los pagos resultantes en años posteriores, así como otros efectos de la implementación de 'Cost Down Europe', se tomaron en cuenta debidamente en las perspectivas para el ejercicio social 2026.

En las perspectivas para el ejercicio social 2026 se tomaron en cuenta las regulaciones arancelarias vigentes al momento de la preparación de este informe de gestión, incluyendo la Proclamación Presidencial de los EE. UU. emitida de conformidad con la Sección 232 de la Ley de Expansión Comercial. Esto se basa en el supuesto de que continuaremos operando bajo el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). El 20 de febrero de 2026, la Suprema Corte de Justicia de los Estados Unidos dictaminó que una parte significativa de los aranceles de importación impuestos por la administración estadounidense en abril de 2025 era ilegal. Debido a esta reciente decisión y al posterior anuncio de un nuevo arancel global temporal, las consecuencias potenciales –tales como posibles reembolsos o costos adicionales– no pueden evaluarse en este momento. Las regulaciones actuales tendrán un impacto significativo en la rentabilidad y el flujo de efectivo del segmento Trucks North America, así como a nivel del Negocio Industrial y del Grupo en su totalidad.

Dependiendo del resultado de las conversaciones aún en curso con nuestro socio respecto a nuestro negocio en China, podrían ocurrir impactos adicionales durante el periodo de las perspectivas.

En este momento, los efectos potenciales de la escalada del conflicto en Medio Oriente en las cadenas de suministro y los precios de la energía no pueden evaluarse de manera confiable y, por lo tanto, no se reflejan en nuestras perspectivas.

Cifras clave de las perspectivas

En la tabla B. 116, al final de este capítulo, se muestra una comparación de los indicadores clave de las perspectivas proporcionadas anteriormente con el desempeño real en el ejercicio social 2025, así como las perspectivas para el ejercicio social 2026, incluyendo el valor base subyacente para el ejercicio social 2025.

La economía mundial

Esperamos que el crecimiento económico mundial en 2026 se mantenga al mismo nivel que en el año de reporte. Es probable que los aranceles y las barreras comerciales afecten negativamente al comercio global. Son posibles mayores efectos de desaceleración derivados de la interrupción en las cadenas de suministro y el aumento en los precios de la energía como consecuencia del conflicto en Medio Oriente. Una política monetaria menos restrictiva por parte de los principales bancos centrales podría tener un efecto positivo. A pesar de los altos niveles de endeudamiento, una política fiscal expansiva también debería estabilizar el crecimiento.

Según nuestros pronósticos, la economía global se expandirá alrededor del 3.0% en 2026, manteniéndose así en su senda de crecimiento a largo plazo, siempre que no se materialicen riesgos comerciales y geopolíticos adicionales.

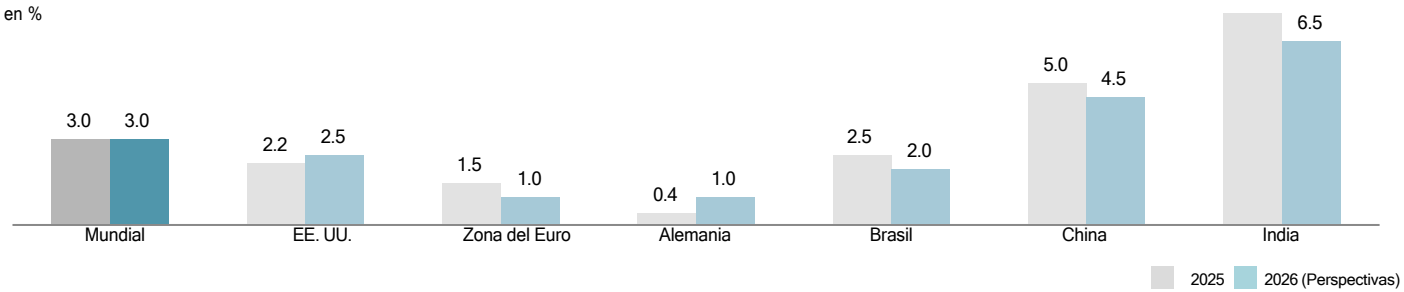
En EE. UU., esperamos una tasa de inflación promedio de alrededor del 2.5% en 2026. A pesar de que los precios aumenten por encima del objetivo establecido, sigue siendo razonable anticipar más recortes de tasas de interés por parte de la Fed (Reserva Federal). Un mercado laboral debilitado podría favorecer la continuación del ciclo de reducción de tasas. Las tasas de interés más bajas y los alivios fiscales podrían impulsar el consumo privado, aunque el costo de los bienes importados será mayor debido a los aranceles. También esperamos que las inversiones en inteligencia artificial respalden el crecimiento económico. En general, anticipamos un crecimiento del PIB de alrededor del 2.5% en 2026

Se espera que el crecimiento económico de la Eurozona se desacelere ligeramente en 2026 en comparación con el año de reporte. Sin embargo, los estímulos fiscales de Alemania, el aumento en el gasto de defensa y las tasas de interés más bajas podrían mitigar el impacto negativo de la reducción en las exportaciones netas. Pronosticamos un crecimiento del PIB en la Eurozona del 1.0%, y se espera que la economía alemana crezca hasta un 1.0%. Es poco probable que el BCE (Banco Central Europeo) realice nuevos recortes significativos de tasas de interés durante el año. Para 2026, nuestros pronósticos predicen un aumento promedio en los precios al consumidor de la Eurozona de hasta el 2.0%.

Se espera que la producción económica de Brasil crezca con menos fuerza en 2026, a un 2.0%, que en el ejercicio fiscal anterior. Con un 6.5%, también se espera que el crecimiento del PIB de la India sea menor en el año calendario 2026. Anticipamos que la economía china crezca un 4.5%.

B. 115

Crecimiento económico para 2025 y 2026



El mercado de vehículos comerciales

Bajo el contexto de estas condiciones económicas, actualmente esperamos que el volumen de mercado para camiones pesados (“clase 8”) en Norteamérica se sitúe entre 250 y 290 mil unidades. Se anticipa que el mercado de camiones pesados en la región EU30 (Unión Europea, Reino Unido, Suiza y Noruega) sea de entre 290 y 330 mil unidades.

Ventas de unidades

Con base en nuestros supuestos generales sobre la economía global y los mercados de vehículos comerciales que son importantes para nosotros, esperamos ventas de unidades de operaciones continuas de entre 330 y 360 mil unidades para el Negocio Industrial.

En el segmento **Trucks North America**, esperamos que las ventas de unidades se sitúen por encima del nivel del año anterior, en un rango de entre 150 y 170 mil unidades.

Para el segmento **Mercedes-Benz Trucks**, esperamos ventas de entre 150 y 170 mil unidades. Los vehículos de la marca **FUSO** no están incluidos debido a la desconsolidación prevista de Mitsubishi Fuso.

Para el segmento **Daimler Buses**, pronosticamos un rango de ventas de entre 25 y 30 mil unidades

.

Ingresos por ventas y EBIT

Con base en el comportamiento de la economía global que se describe con anterioridad, los sucesos en los mercados y los planes de nuestros segmentos, esperamos que el EBIT ajustado del **Grupo Daimler Truck** por operaciones continuas de entre € 3.2 y € 3.7 miles de millones en 2026.

Para el **Negocio Industrial,** esperamos ingresos por ventas por operaciones continuas de entre € 42 y € 46 miles de millones y un retorno sobre ventas ajustado de entre 6% y 8%.

Para el segmento **Trucks North America**, esperamos un retorno sobre ventas ajustado de entre 6% y 8%.

En el segmento **Mercedes-Benz Trucks**, pronosticamos un retorno sobre ventas ajustado de entre 6% y 8%.

Para el segmento **Daimler Buses**, pronosticamos un retorno sobre ventas ajustado de entre 8% a 10%.

Para el segmento **Financial Services**, pronosticamos un retorno sobre el capital ajustado de entre 6% y 8%.

Flujo de efectivo libre y liquidez

Con base en nuestras expectativas de ingresos y utilidades para 2026, planeamos continuar invirtiendo fuertemente en el atractivo y la viabilidad futura de nuestros productos y servicios. Esperamos que el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial, basado en operaciones continuas y discontinuadas, se sitúe entre € 2.7 y € 3.2 miles de millones en 2026. Este comportamiento está significativamente influenciado por una entrada de efectivo resultante de la finalización prevista de la integración de Mitsubishi Fuso e Hino. Excluyendo este efecto único (*one-off*), esperamos que el flujo de efectivo libre del Negocio Industrial se ubique ligeramente por debajo del nivel del año anterior.

Para 2026, nuestro objetivo es alcanzar un nivel de liquidez adecuado a la situación general de riesgo en los mercados financieros y al perfil de riesgo de nuestra Sociedad. Al medir el monto de la liquidez, también se toman en cuenta los posibles riesgos de refinanciamiento, por ejemplo, debido a distorsiones temporales en los mercados financieros. Asumimos que tendremos un buen acceso a los mercados de capitales y al mercado bancario en 2026. Deseamos cubrir nuestras necesidades financieras principalmente a través de bonos, bonos a corto plazo (papel comercial), préstamos bancarios y la bursatilización de cuentas por cobrar de servicios financieros. El enfoque se centraría en bonos en los mercados de USD y EUR. En los mercados relevantes para nosotros, las condiciones de refinanciamiento fueron estables en 2025; esperamos que esto continúe en 2026. Además, nuestro objetivo es seguir garantizando un alto nivel de flexibilidad financiera.

En el contexto de la sólida situación de liquidez y el marco de asignación de capital presentado en 2025, el Consejo de Administración y el Consejo de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG decidieron, el 7 de julio de 2025, implementar un segundo programa de recompra de acciones con un volumen de hasta 2,000 millones de euros. Sobre esta base, se adquirirán en la bolsa de valores acciones de tesorería valuadas hasta en € 2.0 miles de millones (excluyendo costos incidentales de adquisición) en un periodo de hasta 24 meses. Durante el ejercicio 2025, no se adquirieron acciones de tesorería bajo este segundo programa anunciado el 7 de julio de 2025. Se puede encontrar más información sobre el programa de recompra de acciones en la Nota 21 E, Capital Social de las Notas a los Estados Financieros Consolidados y en w
www.daimlertruck.com/en/investors/share/share-buyback.

Dividendo

Para determinar el dividendo, basamos nuestros cálculos en un índice de pago del 40% al 60% de la utilidad consolidada atribuible a los accionistas de Daimler Truck.

De acuerdo con la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (*Aktiengesetz* o AktG), el dividendo se distribuye de la utilidad distribuible reportada en los estados financieros anuales de Daimler Truck Holding AG, de conformidad con el Código de Comercio de Alemania (*Handelsgesetzbuch* o HGB). Debido a la cómoda posición de liquidez de la empresa, el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia propondrán a la Asamblea General Anual el 6 de mayo de 2026 que se distribuya un dividendo estable de € 1.90 por acción sin valor nominal para el ejercicio social 2025, sin cambios respecto al año anterior.

Declaración general sobre el desempeño futuro

Con base en las condiciones políticas actuales, Daimler Truck anticipa un desarrollo económico que seguirá siendo desafiante, pero estable en lo general para el ejercicio social 2026. Se espera que el crecimiento económico mundial se mantenga en torno al 3.0%, similar al del periodo de reporte, aunque los aranceles, las barreras comerciales, la escalada del conflicto en el Medio Oriente y las posibles interrupciones en las cadenas de suministro podrían tener un efecto de desaceleración.

En nuestros principales mercados de ventas, anticipamos un impulso positivo moderado, el cual es probable que derive en un aumento en las ventas de unidades durante la segunda mitad del año. Al mismo tiempo, los aranceles impuestos representan una carga significativa para el negocio. A pesar de este entorno desafiante, confiamos en que alcanzaremos un desempeño financiero sólido en 2026, atribuible a la fuerte posición de nuestras marcas y a nuestra capacidad innovadora.

B. 116

Cifras clave para las perspectivas de Daimler Truck

	2024	2025	2025	2025	2025	**2026**
	Informadas	Perspectivas en el Informe Combinado de la Administración 2024	Perspectivas actualizadas durante el año	Comportamiento real de operaciones continuas y discontinuadas	Comportamiento real de operaciones continuas	**Perspectivas de operaciones continuas[1]**
Mercado de camiones pesados						
América del Norte (en miles de unidades)	308	280 a 320	250 a 280	258	258	**250 a 290**
EU30 (en miles de unidades)	315	270 a 310	–	296	296	**290 a 330**
Grupo						
EBIT Ajustado	€4.7 MM	incremento entre 5% y 15%	€3.6 MM a €4.1 MM	€3.8 MM	€3.5 MM	**€3.2 MM a €3.7 MM**
Negocio Industrial						
Ventas de unidades (en miles de unidades)	460	460 a 480	410 a 440	423	315 [3]	**330 a 360** [3]
Ingresos por ventas	€50.7 MM	€52 MM a €54 MM	€44 MM a €47 MM	€45.9 MM	€42.1 MM	**€42 MM a €46 MM**
Retorno sobre ventas ajustado	8.9%	8 % a 10%	7% a 9%	7.8%	7.9%	**6% a 8%**
Flujo de efectivo libre	€3.2 MM	disminución entre 10% y 25%	€1.5 MM a €2.0 MM	€1.8 MM	€1.8 MM [2]	**€2.7 MM a €3.2 MM** [2]
Trucks North America						
Ventas de unidades (en miles de unidades)	191	180 a 200	135 a 155	142	142	**150 a 170**
Retorno sobre ventas ajustado	12.9%	11% a 13%	10% a 12%	10.7%	10.7%	**6% a 8%**
Mercedes-Benz Trucks						
Ventas de unidades (en miles de unidades)	160	160 a 180	–	160	147 [3]	**150 a 170** [3]
Retorno sobre ventas ajustado	6.4%	5% a 7%	–	6.2%	6.2%	**6% a 8%**
Trucks Asia						
Ventas de unidades (en miles de unidades)	103	95 a 115	–	107	–	**–**
Retorno sobre ventas ajustado	4.6%	4% a 6%	–	4.4%	–	**–**
Daimler Buses						
Ventas de unidades (en miles de unidades)	27	25 a 30	–	27	27	**25 a 30**
Retorno sobre ventas ajustado	8.3%	8% a 10%	–	10.0%	10.0%	**8% a 10%**
Financial Services						
Retorno sobre el capital ajustado	5.0%	8% a 10%	6% a 8%	6.1%	6.1%	**6% a 8%**

1 Debido a la desconsolidación prevista de Mitsubishi Fuso el 1 de abril de 2026, sujeta a que las condiciones necesarias para el cierre de la transacción se cumplan a tiempo, y al enfoque asociado en las operaciones continuas en la gestión e información interna, se omite de forma general una perspectiva para las operaciones discontinuadas y el segmento Trucks Asia para el ejercicio social 2026. Por lo tanto, las cifras proyectadas para el ejercicio social 2026 se refieren a operaciones continuas.
2 Incluye la suma de las actividades continuas y discontinuadas.
3 Debido a la desconsolidación prevista de Mitsubishi Fuso, la cifra no incluye ningún vehículo de la marca FUSO.

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. Las referencias a información adicional en la Internet se indican con el siguiente símbolo: w.
.

Terminology
Este documento contiene términos como “vehículo (pesado) de cero emisiones” (abreviado “ZEV”, “vehículo de cero emisiones”), “CO2e”, “neutral en CO2e”, “neutral en CO2e en el balance general” y “libre de CO2e localmente” o “libre de CO2e en operación de conducción”. Un “vehículo pesado de cero emisiones” es, según el artículo 3, punto (11) (a) del Reglamento (UE) 2024/1610, un vehículo sin motor de combustión interna o con un motor de combustión interna con emisiones no superiores a 3 g de CO2/(tkm) o 1 g de CO2/(pkm). “CO2e” significa equivalente de dióxido de carbono y se refiere a la cantidad total de gases de efecto invernadero liberados por una actividad o proceso en particular. Tiene en cuenta no solo el dióxido de carbono, sino también otros gases de efecto invernadero como el metano (CH4), el óxido nitroso (N2O) y el ozono (O3) al relacionar su impacto climático con el CO2. Dado que estos gases tienen diferentes efectos sobre el clima, el CO_2e permite una visión holística del impacto climático de una actividad específica. «Neutral en CO_2e» significa que las emisiones de CO_2e liberadas a la atmósfera por las actividades de una empresa se compensan con una cantidad correspondiente de CO_2e. La compensación puede lograrse mediante diversas medidas: reducción de emisiones, reducción del consumo energético, transición a energías renovables, etc., o mediante el almacenamiento o la absorción de CO_2. «Neutral en CO_2e en el balance» significa que las emisiones de CO_2e liberadas se compensan mediante certificados de compensación y proyectos relacionados. «Libre de CO_2e localmente» o «Libre de CO_2e en la conducción» significa que no se emiten equivalentes de carbono ni de dióxido de carbono (CO_2e) del vehículo al entorno inmediato durante la conducción. Salvo indicación contraria, se utiliza el mismo significado de los términos en todo el documento.

C

Estados Financieros Consolidados

Estado Consolidado de Resultados	**199**
Estado Consolidado de Resultados Integrales	**200**
Estado Consolidado de Situación Financiera	**201**
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo	**202**
Estado Consolidado de Cambios en el Capital	**203**
Notas a los Estados Financieros Consolidados	**204**



Estado Consolidado de Resultados

C. 01

En millones de euros	Nota	2025	2024[2]
Ingresos por ventas	**5**	**45,530**	50,173
Costo de ventas	**6**	**-36,890**	-40,118
Utilidad bruta		**8,640**	10,055
Gastos de ventas	**6**	**-2,517**	-2,846
Gastos de administración	**6**	**-1,642**	-1,917
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	**6**	**-2,115**	-1,664
Otros ingresos de operación	**7**	**708**	779
Otros gastos de operación	**7**	**-270**	-407
Utilidad/pérdida sobre inversiones registradas con el método de participación, neta	**14**	**-157**	-612
Otros ingresos/gastos financieros, netos	**8**	**-18**	-25
Utilidades antes de intereses e impuestos (EBIT)	**35**	**2,630**	3,363
Ingresos por intereses	**9**	**416**	431
Gastos por intereses	**9**	**-344**	-209
Utilidad de operaciones continuas, antes de impuesto sobre la renta		**2,702**	3,584
Impuesto sobre la renta	**10**	**-873**	-684
Utilidad neta de operaciones continuas, después de impuestos		**1,829**	2,901
Utilidad neta de operaciones discontinuadas, después de impuestos	**4**	**205**	165
Utilidad neta		**2,033**	3,066
utilidad atribuible a participaciones minoritarias		**63**	166
atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG		**1,970**	2,900
de operaciones continuas		**1,792**	2,759
de operaciones discontinuadas		**178**	141
Utilidades por acción[1] (en euros) por utilidad atribuible a los accionistas de Daimler Truck Holding AG	**37**		
Básicas y diluidas		**2.56**	3.64
de operaciones continuas		**2.33**	3.47
de operaciones discontinuadas		**0.23**	0.18

1 Referirse a la Nota 21. Capital, para conocer más información sobre el número promedio ponderado de acciones usadas en el cálculo de utilidades por acción.
2 La información comparativa ha sido ajustada debido a las reclasificaciones dentro de costos de operación (referirse a Nota 1) y operaciones discontinuadas (referirse a Nota 4).

Estado Consolidado de Resultados Integrales[1]

C. 02

En millones de euros	2025	2024
Utilidad neta	**2,033**	3,066
Ajustes por la conversión de divisas	**-1,271**	-237
Instrumentos de deuda		
Utilidades/pérdidas no materializadas (antes de impuestos)	**-2**	-1
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	**1**	-1
Instrumentos de Deuda (después de impuestos)	**-1**	-2
Instrumentos Financieros Derivados		
Utilidades/pérdidas no materializadas (antes de impuestos)	**230**	-68
Reclasificaciones a utilidad/pérdida (antes de impuestos)	**-35**	-14
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	**-22**	22
Instrumentos Financieros Derivados (después de impuestos)	**173**	-61
Partidas que pueden reclasificarse a utilidad/pérdida	**-1,100**	-300
Instrumentos de capital		
Utilidades/pérdidas no realizadas (antes de impuestos)	**41**	-6
Reclasificaciones a utilidades o pérdidas (antes de impuestos)	**-12**	-8
Impuestos sobre utilidades/pérdidas no materializadas y sobre reclasificaciones	**-2**	1
Instrumentos de capital (después de impuestos)	**28**	-13
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares		
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares (antes de impuestos)	**454**	190
Impuestos sobre utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares	**-22**	-50
Utilidades/pérdidas actuariales por pensiones y obligaciones similares (después de impuestos)	**432**	140
Partidas que no se reclasificarán a utilidad/pérdida	**459**	127
Otros ingresos/pérdidas integrales, netos de impuestos	**-640**	-173
pérdida atribuible a participaciones minoritarias, después de impuestos	**-23**	-9
ingresos atribuibles a accionistas, después de impuestos	**-617**	-164
Total ingresos integrales	**1,393**	2,893
ingresos atribuibles a participaciones minoritarias	**40**	157
ingresos atribuibles a los accionistas	**1,353**	2,736

1 Referirse a la Nota 21. Capital para conocer más información sobre el Estado Consolidado de Resultados Integrales.

Estado Consolidado de Situación Financiera

C. 03

En millones de euros	Nota	Al 31 de diciembre, 2025	2024
Activos			
Activos intangibles	**11**	**2,771**	3,209
Propiedades, plantas y equipo	**12**	**6,991**	8,413
Equipo en arrendamientos operativos	**13**	**4,117**	4,381
Inversiones registradas con el método de participación	**14**	**896**	812
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**15**	**13,491**	14,763
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**16**	**95**	91
Otros activos financieros	**17**	**596**	732
Activos fiscales diferidos	**10**	**2,229**	2,557
Cuentas por cobrar comerciales a largo plazo	**20**	**11**	28
Otros activos	**18**	**687**	414
Total activos no circulantes		**31,884**	35,399
Inventarios	**19**	**7,209**	9,012
Cuentas por pagar comerciales	**20**	**3,641**	4,298
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**15**	**12,618**	14,130
Efectivo y equivalentes de efectivo		**8,550**	6,553
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**16**	**2,630**	2,185
Otros activos financieros	**17**	**1,137**	688
Otros activos	**18**	**1,383**	1,590
Activos disponibles para la venta	**4**	**3,478**	–
Total activos circulantes		**40,646**	38,455
Total activos		**72,530**	73,854

En millones de euros	Nota	Al 31 de diciembre, 2025	2024
Capital y pasivos			
Capital social		**766**	792
Reservas de capital		**14,334**	14,308
Utilidades retenidas		**9,244**	9,211
Otras reservas		**-2,792**	-2,105
Capital atribuible a los accionistas		**21,552**	22,205
Participaciones minoritarias		**517**	645
Total capital	**21**	**22,068**	22,850
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**23**	**908**	1,149
Provisiones para otros riesgos	**24**	**2,861**	2,939
Pasivos por financiamiento	**25**	**20,426**	18,373
Otros pasivos financieros	**26**	**1,280**	1,678
Pasivos fiscales diferidos	**10**	**42**	28
Ingresos diferidos	**27**	**663**	817
Pasivos por reembolsos y contractuales	**28**	**2,014**	2,273
Otros pasivos	**29**	**135**	144
Total pasivos no circulantes		**28,328**	27,401
Cuentas por pagar comerciales		**3,794**	4,629
Provisiones para otros riesgos	**24**	**2,215**	2,580
Pasivos por financiamiento	**25**	**8,767**	10,293
Otros pasivos financieros	**26**	**2,516**	2,727
Ingresos diferidos	**27**	**379**	454
Pasivos por reembolsos y contractuales	**28**	**2,002**	2,053
Otros pasivos	**29**	**861**	867
Pasivos relacionados con activos disponibles para la venta	**4**	**1,600**	–
Total pasivos circulantes		**22,133**	23,603
Total capital y pasivos		**72,530**	73,854

Estado Consolidado de Flujos de Efectivo[1,2]

C. 04

En millones de euros	2025	2024
Utilidad antes del impuesto sobre la renta	**3,008**	3,802
Depreciación y amortización/deterioros	**1,075**	1,153
Otros ingresos y gastos distintos a efectivo	**351**	657
Utilidades (-)/pérdidas(+) sobre ventas de activos	**-23**	-20
Cambio en activos y pasivos de operación		
Inventarios	**194**	179
Cuentas por cobrar comerciales	**-153**	870
Cuentas por pagar comerciales	**165**	-464
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**828**	-2,770
Vehículos en arrendamientos operativos	**14**	141
Otros activos y pasivos de operación	**-321**	-397
Dividendos recibidos de inversiones registradas con el método de participación	**6**	11
Impuesto sobre la Renta pagado	**-808**	-1,607
Flujos de efectivo provenientes de actividades de operación	**4,336**	1,555
Adiciones a propiedades, plantas y equipo	**-1,117**	-1,417
Adiciones a activos intangibles	**-358**	-459
Ingresos por ventas de propiedades, plantas y equipo y activos intangibles	**124**	117
Ingresos por ventas de participaciones accionarias **87**	64	
Inversiones en otras participaciones accionarias	**-400**	-388
Adquisición de instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**-2,873**	-2,682
Ingresos por ventas de instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**2,315**	2,374
Otros	**81**	-160
Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión	**-2,142**	-2,552

En millones de euros	2025	2024
Cambio en pasivos por financiamiento a corto plazo	**119**	802
Adiciones a pasivos por financiamiento a largo plazo	**14,959**	10,417
Amortización de pasivos por financiamiento a largo plazo	**-12,405**	-8,310
Dividendos pagados a accionistas de Daimler Truck Holding AG	**-1,462**	-1,528
Dividendos pagados a participaciones minoritarias	**-191**	-128
Adquisición de acciones de tesorería	**-616**	-850
Flujos de efectivo provenientes de actividades de financiamiento	**403**	403
Efecto de cambios en tipos de cambio extranjeros sobre efectivo y equivalentes de efectivo	**-502**	80
Incremento neto en efectivo y equivalentes de efectivo	**2,095**	-514
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del perfodo	**6,553**	7,067
Efectivo y equivalentes de efectivo al cierre del perfodo	**8,648**	6,553

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 El Estado Consolidado de Flujos de Efectivo presenta los flujos de efectivo consolidados por operaciones continuas y discontinuadas. Los flujos de efectivo provenientes de operaciones continuas y discontinuadas se muestran en la Nota 4 de las Notas a los Estados Financieros Consolidados. La Nota 4 a los Estados Financieros Consolidados también incluye la reconciliación a utilidad antes de impuesto sobre la renta por operaciones continuas y discontinuadas.

Estado Consolidado de Cambios en el Capital[1]

C. 05

				Otras reservas						
	Capital social	Reserva de 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**
En millones de euros										
Saldo al 1 enero de 2024	**823**	**14,277**	**8,501**	**-1,476**	**–**	**36**	**-557**	**21,605**	**620**	**22,224**
Utilidad neta	–	–	2,900	–	–	–	–	2,900	166	3,066
Otros ingresos integrales después de impuestos	–	–	141	-228	-16	-62	–	-165	-9	-173
Total ingresos integrales	–	–	3,041	-228	-16	-62	–	2,736	157	2,893
Dividendos	–	–	-1,528	–	–	–	–	-1,528	-147	-1,675
Adquisición de acciones de tesorería	–	–	77	–	–	–	-850	-773	–	-773
Cancelación de acciones de tesorería	–	–	-1,047	–	–	–	1,047	–	–	–
Reducción de Capital	-31	31	–	–	–	–	–	–	–	–
Otros cambios	–	–	167	–	–	–	–	167	15	182
Saldo al 31 diciembre, 2024	**792**	**14,308**	**9,211**	**-1,703**	**-16**	**-26**	**-360**	**22,205**	**645**	**22,850**
Saldo al 1 enero de 2025	**792**	**14,308**	**9,211**	**-1,703**	**-16**	**-26**	**-360**	**22,205**	**645**	**22,850**
Utilidad neta	**–**	**–**	**1,970**	**–**	**–**	**–**	**–**	**1,970**	**63**	**2,033**
Otros ingresos integrales después de impuestos	**–**	**–**	**430**	**-1,244**	**24**	**173**	**–**	**-617**	**-23**	**-640**
Total ingresos integrales	**–**	**–**	**2,400**	**-1,244**	**24**	**173**	**–**	**1,353**	**40**	**1,393**
Dividendos	**–**	**–**	**-1,462**	**–**	**–**	**–**	**–**	**-1,462**	**-172**	**-1,635**
Adquisición de acciones de tesorería	**–**	**–**	**30**	**–**	**–**	**–**	**-616**	**-586**	**–**	**-586**
Cancelación de acciones de tesorería	**–**	**–**	**-976**	**–**	**–**	**–**	**976**	**–**	**–**	**–**
Reducción de Capital	**-26**	**26**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Otros cambios	**–**	**–**	**41**	**–**	**–**	**–**	**–**	**41**	**4**	**45**
Saldo al 31 diciembre, 2025	**766**	**14,334**	**9,244**	**-2,947**	**8**	**147**	**–**	**21,552**	**517**	**22,068**

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

Información general
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 (DTHAG) 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 segmento), 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 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 10 de marzo de 2026.

Políticas contables

NIIFs aplicadas
Los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2025 han sido elaborados de acuerdo con las NIIF aplicables para períodos que inician en, o antes de, el 1 de enero de 2025. 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 2025 para todos los periodos presentados.

NIIFs emitidas, respaldadas por la UE y adoptadas por primera vez en el ejercicio del informe
No se ha adoptado ninguna nueva norma ni otras enmiendas o mejoras a normas que sean obligatorias para los ejercicios fiscales que inician el 1 de enero de 2025 y que tengan un impacto material en la rentabilidad, liquidez y recursos de capital, y la situación financiera del Grupo.

NIIFs emitidas y aún no adoptadas
El 30 de mayo de 2024, el IASB publicó modificaciones específicas a las NIIF 9 y NIIF 7 «Clasificación y medición de instrumentos financieros», que son obligatorias y aplicables por primera vez en los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026. Esta necesidad surgió de cuestiones prácticas y aborda principalmente la clasificación de activos financieros, la baja en cuentas de un pasivo financiero cubierto por transacciones de pago electrónico y la información a revelar sobre instrumentos de patrimonio medidos a valor razonable con cambios en otro resultado integral. En la actualidad, Daimler Truck no espera ningún impacto material en los resultados de operaciones, situación financiera y activos netos que se desprenda de la aplicación de las enmiendas a la NIIF 9 y la NIIF 7.

En abril de 2024, el IASB publicó la nueva NIIF 18, «Presentación e Información a Revelar en los Estados Financieros», de aplicación obligatoria para todos los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2027. La nueva NIIF busca mejorar la información corporativa, en particular para presentar mejor el rendimiento empresarial en comparación con la NIC 1, y se caracteriza por cambios significativos en el estado de resultados. La NIIF 18 también dispone nuevos lineamientos en la agrupación de información dentro de los estados financieros y resulta en informaciones adicionales en las nota. Adicionalmente, los ajustes en la NIC 7 resultan en cambios en el estado de flujos de efectivo.

En el estado de resultados, las compañías deben clasificar todos los ingresos y gastos en cinco categorías: la categoría de operación, la categoría de inversión, la categoría de financiamiento, la categoría de impuesto sobre la renta y la categoría de operaciones discontinuadas. Las compañías también deben presentar dos subtotales de nueva definición, es decir “ utilidad de operación” y “utilidad antes de impuesto sobre la renta y financiamiento”. La utilidad de la compañía para el período no cambiará. Adicionalmente, al preparar el estado de flujo de efectivo, todas las compañías están obligadas a utilizar el resultado de operación como punto de inicio para la determinación del flujo de efectivo proveniente de actividades de operación de conformidad con el método indirecto. Además, ciertas medidas de desempeño definidas por la administración (MPMs) deben informarse por separado en una Nota a los estados financieros.

Daimler Truck aplicará la nueva norma por primera vez en su fecha de aplicación obligatoria, el 1 de enero de 2027. Dado que la aplicación retroactiva es obligatoria, la información comparativa de 2026 también se ajustará de acuerdo con la NIIF 18 y se preparará un cálculo de reconciliación. Daimler Truck actualmente está evaluando los posibles impactos de la nueva norma. Se espera cumplir con los prerrequisitos para la existencia de una actividad comercial principal "financiamiento al cliente" específica. Además, existirán efectos, específicamente en relación con la estructura del Estado Consolidado de Resultados a través de la integración de las categorías y subtotales mencionados, así como al estado de flujo de efectivo. Se están evaluando requerimientos adicionales de información, por ejemplo, para medidas de desempeño directivo o un desglose ulterior de gastos de operación por tipo de costo, ya que se aplica el método de costo de ventas. También se está considerando el impacto sobre la forma en la que se agrupa la información en los estados financieros.

El Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB) ha emitido nuevas modificaciones y mejoras a las normas, que están parcialmente aprobadas y aún no se han aplicado, y no se espera que tengan un impacto significativo en la rentabilidad, la liquidez, los recursos de capital ni la 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 relacionados 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 preparado 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, operaciones conjuntas y negocios conjuntos

Las operaciones conjuntas que no tienen impacto significativo en los Estados Financieros Consolidados por lo general se contabilizan utilizando el método de participación.

Entidades valuadas a costo amortizado

Las subsidiarias, compañías asociadas, negocios conjuntos y operaciones conjuntas 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 C. 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 .

C. 06

Tipos de cambio

	31 de diciembre, 2025			31 de diciembre, 2024		
	USD	**BRL**	**JPY**	USD	BRL	JPY
	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =
Primer trimestre	**1.0523**	**6.1647**	**160.4500**	1.0858	5.3752	161.1500
Segundo trimestre	**1.1338**	**6.4199**	**163.8100**	1.0767	5.6092	167.7700
Tercer trimestre	**1.1681**	**6.3705**	**172.2859**	1.0983	6.0902	163.9500
Cuarto trimestre	**1.1638**	**6.2786**	**179.3800**	1.0681	6.2198	162.5500
Tipo de cambio spot	**1.1750**	**6.4364**	**184.0900**	1.0389	6.4253	163.0600

Hiperinflación

Para determinar si un país debe considerarse en una economía 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 pago.

Los distribuidores pueden financiar su inventario vehicular a través de financiamiento de inventario de distribuidor proporcionado por Financial Services. 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".

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, facturadas por separado, para ciertos productos así como contratos de servicio y mantenimiento. 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 los descuentos promedio otorgados 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 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 también ingresos por 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. Los ingresos por venta por la venta de créditos de carbono a otros fabricantes se registran al momento de transferirse a la parte compradora el control de los créditos regulatorios. Por lo general, el pago se recibe dentro de un breve período de pago.

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 con 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 del segmento 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 por intereses 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.

Reclasificaciones dentro de costos de operación

Con el objeto de lograr una asignación más basada en la causalidad, los centros de costo se reclasificaron retrospectivamente dentro de los costos funcionales. Los gastos de administración se redujeron, mientras que el costo de ventas, los gastos de venta, así como los costos de investigación y desarrollo no capitalizados, se incrementaron en consecuencia. Las reclasificaciones se muestran en la siguiente tabla C. 07.

C. 07

Reclasificaciones dentro de costos de operación

En millones de euros	2024
Costo de ventas	163
Gastos de ventas	302
Gastos de administración	-569
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	105
	–

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 producido internamente e instalaciones incluyen todos los costos directos individuales y costos generales atribuibles proporcionalmente. Los costos de adquisición o manufactura incluyen costos estimados, en caso de existir alguno, por el desmantelamiento, restauración y remociones.

Daimler Truck generalmente utiliza el método de depreciación lineal. La depreciación debe imputarse de manera prorrateada. La depreciación lineal resulta en un cargo constante durante la vida útil si el valor residual del activo no cambia. Las propiedades, plantas y equipo se deprecian durante las vidas útiles, como se muestra en la tabla C. 08.

C. 08

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 cualquier mejora relacionada.

Arrendamiento

El Grupo Daimler Truck como arrendatario
Los arrendamientos con el Grupo Daimler Truck, como arrendatario, incluyen principalmente arrendamientos de bienes inmuebles. Para estos arrendamientos se informan las activos por derecho de uso 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 utiliza 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, se determinan todos los hechos y las circunstancias que indican un incentivo económico para ejercer la prórroga o para no ejercer las opciones de terminación. En la determinación de la vigencia del arrendamiento, esas opciones solo se consideran si son lo suficientemente ciertas.

Grupo Daimler Truck como arrendador
El Grupo Daimler Truck, como arrendador, da en arrendamiento sus productos del Grupo a clientes. Con base en el riesgo y los riesgos y recompensas relacionados con un activo en arrendamiento, se evalúa si la titularidad económica del activo en arrendamiento se transfiere al arrendatario (arrendamientos financieros) o continúa siendo del arrendador (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.

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 incluyen vehículos, primordialmente productos del Grupo que Financial Services adquiere de distribuidores independientes u otros terceros y que da en arrendamiento a clientes 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 2025, las adiciones a equipo en arrendamiento en Financial Services por estos vehículos fueron por un importe de € 488 millones (2024: € 746 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 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 del deterioro se registra 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.

Prueba de deterioro de activos no circulantes y no financieros
Al 31 diciembre, de 2025, el Grupo Daimler Truck evaluó si existía 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 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 importe 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, Daimler Buses y Financial Services. El Grupo Mitsubishi Fuso, que es parte de la CGU Trucks se informa como “disponible para la venta, de conformidad con la NIIF 5. Antes de la reclasificación, los activos y pasivos correspondientes se valuaron de conformidad con las NIIF aplicables. Adicionalmente se lleva a cabo una prueba regular de deterioro. 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 considerar 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 del medio ambiente global y específico de la industria. 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 costo de adquisición o fabricación de los inventarios, generalmente se basa en el método de identificación específico e incluye los costos incurridos. En el caso de inventarios similares en naturaleza que se tienen en grandes cantidades y que son intercambiables, la asignación de costos de adquisición o fabricación 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. En 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 ingresos integrales:
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 registrar cambios en el valor razonable sin afectar las utilidades o pérdidas.

Activos financieros registrados 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. 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 la 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 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 2025 y al 31 de diciembre de 2024.

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. Las tasas de interés de mercado de los instrumentos con opción de venta en asociaciones inmobiliarias es aproximadamente igual 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 valuados 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 plazos restantes 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 requerimientos de la NIIF 9 para la contabilidad de relaciones de coberturas (contabilidad de coberturas), el Grupo Daimler Truck designa y documenta la relación de cobertura, a partir de este punto, como cobertura de valor razonable, como cobertura de flujos de efectivo, o como cobertura de una inversión neta en una operación foránea.

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 cobertura de una inversión neta en una operación foránea se realiza in relación con la cobertura del riesgo de divisa, que resulta como la diferencia entre la divisa funcional de la inversión neta en una operación foránea y la divisa funcional del Grupo Daimler Truck. Las opciones en divisa foránea y otros derivados en divisa foránea se utilizan para fines de cobertura. Los valores razonables de las opciones no se designan como parte de la relación de cobertura pero se difieren como costos de cobertura sin afectar la utilidad o pérdida. Debido a que estas son relaciones de cobertura relacionadas con el período, los cambios en el valor razonable se registran en otros ingresos integrales en la reserva para instrumentos financieros derivados. La amortización de los valores razonables que afectan la utilidad o pérdida se hace con base en línea recta durante la vigencia de la relación de cobertura en el resultado financiero del Estado Consolidado de Resultados.

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 de los costos de garantía se basa principalmente en la experiencia histórica.

Una provisión por medidas de reestructuración se registra tan pronto como esté disponible un plan detallado y formal y su implementación ha iniciado o se ha informado, particularmente si las medidas cambian de forma significativa las actividades comerciales de un segmento y requieren servicios relacionados con socios y empleados. En la mayoría de los casos, estas medidas requieren beneficios de jubilación y pagos de compensación a distribuidores y proveedores. No se incluyen pérdidas de operación futuras.

Pasivos contractuales y por reembolsos
Pasivos contractuales:
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 reembolsos
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.

Pago basado en acciones
El pago basado en acciones comprende 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 efectivo 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 el clima en relación con el registro y valuación de activos y pasivos
Con la estrategia de transformarse a la velocidad adecuada, Daimler Truck Group persigue el objetivo de alcanzar la neutralidad en CO2e con camiones y autobuses en las carreteras de todo el mundo para 2050 en un entorno caracterizado por la incertidumbre y el cambio, y ofrecer únicamente vehículos comerciales neutrales en CO2e en Europa, Norteamérica y Japón para 2039 (más información puede encontrarse en el informe combinado de la administración en Resumen General (ESRS 2).

El objetivo del Daimler Truck Group está vinculado a requisitos regulatorios y legales, por ejemplo, el compromiso con el Acuerdo de París sobre el Clima (más información puede encontrarse en el informe combinado de la administración en Nuestro modelo de negocio y cadena de valor. Esto hace esencial la transición hacia vehículos más sostenibles. Los requisitos regulatorios y legales que se están implementando gradualmente, así como los objetivos de transformación a largo plazo del Grupo de Camiones Daimler, conducen principalmente a un cambio en el desarrollo y producción de motores de combustión hacia vehículos sin CO_2e en funcionamiento basados en dos tecnologías de transmisión diferentes: batería e hidrógeno. El Grupo Daimler Truck ya está produciendo once modelos de camiones y autobuses eléctricos a batería en producción en serie en Europa, Estados Unidos y Japón, que son libres de CO_2e en su funcionamiento (más información puede encontrarse en el informe combinado de la administración bajo Cultura Corporativa Responsable. También se ha avanzado en el ámbito del hidrógeno: los primeros prototipos de camiones de celda de combustible del camión Mercedes-Benz GenH2 ya están siendo sometidos a pruebas intensivas en carreteras públicas en Alemania y Europa (más información puede encontrarse en el informe combinado de la administración en Producción.

Los posibles impactos relacionados con el clima en los estados financieros asociados a la transformación del negocio de vehículos comerciales se tienen en cuenta en el reconocimiento y medición de los activos y pasivos del Grupo. Al contabilizar los activos y pasivos descritos a continuación, las estimaciones y decisiones discrecionales relacionadas con los aspectos relacionados con la sostenibilidad son relevantes. La Declaración de Sustentabilidad del Grupo, como parte del informe combinado de la administración , estuvo sujeta a una revisión limitada de garantías por parte del auditor.

El cambio previsto de Daimler Truck de motores de combustión a vehículos eléctricos con batería y los proyectos de desarrollo resultantes están fuertemente influenciados no solo por el cambio en el comportamiento de los clientes, sino también por los avances tecnológicos e infraestructurales y las regulaciones de emisiones. Se puede suponer que la cuota de los costes de desarrollo de los vehículos con motores de combustión disminuirá y que la cuota de los vehículos con tracción eléctrica por batería seguirá aumentando.

El ciclo de vida esperado del producto se utiliza para determinar y revisar la vida útil de los costes de desarrollo capitalizados. A la fecha de informe, no se realizaron ajustes en la vida útil de los costes de desarrollo capitalizados debido a los cambios en los ciclos de vida esperados del producto 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. En 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. 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 requisitos regulatorios sobre las emisiones de CO_2 entraron en vigor el 31 de diciembre de 2025. 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. 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 y situación financiera.

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 importes reales pueden diferir de las estimaciones y criterios de la administración. 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 se relacionan principalmente con 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. En este contexto, deben hacerse 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 hipótesis 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 producto

El registro y la valuación de las provisiones para garantías de productos generalmente se relacionan con un gran número de 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 modelo. 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 ofrece más información sobre otros riesgos.

Riesgos por responsabilidad y litigios y procedimientos regulatorios

Están en curso varios procedimientos legales, demandas e investigaciones gubernamentales en contra del Grupo Daimler Truck 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 futuros sucesos. Los cambios en las estimaciones e hipótesis pueden tener un efecto sustancial en la rentabilidad futura del Grupo. 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 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 por impuestos diferidos, deben formularse hipótesis en relación con el futuro ingreso gravable y el momento de la realización de los beneficios 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 evalúa la recuperabilidad de 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 existan ingresos gravables futuros disponibles para la materialización de beneficios fiscales.

3. Grupo Consolidado

Integración del Grupo

La tabla C. 09 muestra la integración del Grupo. En la relación 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. Como regla, las cuentas por cobrar del negocio de arrendamiento y ventas por financiamiento se transfieren a entidades estructuradas. 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 cinco 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 2025 los activos y pasivos del subgrupo Mitsubishi Fuso se han presentado como activos y pasivos disponibles para la venta. (La Nota 4 - Operaciones Discontinuadas y activos y pasivos disponibles para la venta ofrece más información).

C. 09

Integración del Grupo

	Al 31 diciembre,	
	2025	2024
Subsidiarias consolidadas	**134**	133
Alemania	**19**	18
Internacionales	**115**	115
Subsidiarias no consolidadas	**19**	22
Alemania	**8**	8
Internacionales	**11**	14
Operaciones conjuntas registradas con el método de Participación	**1**	1
Alemania	**–**	–
Internacionales	**1**	1
Negocios conjuntos registrados con el método de participación	**7**	6
Alemania	**1**	1
Internacionales	**6**	5
Compañías asociadas registradas con el método de participación	**7**	6
Alemania	**1**	1
Internacionales	**6**	5
Operaciones conjuntas, negocios conjuntos, compañías asociada y otras inversiones materiales registradas a costo (amortizado)t	**14**	11
Alemania	**6**	5
Internacionales	**8**	6
Otras inversiones significativas registradas a valor razonable	**4**	4
Alemania	**2**	2
Internacionales	**2**	2
Total	**186**	183

4. Operaciones discontinuadas y activos y pasivos disponibles para la venta

Daimler Truck AG, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), Toyota Motor Corporation (Toyota) e Hino Motors Ltd. (Hino) firmaron acuerdos definitivos el 10 de junio de 2025 para la integración de Mitsubishi Fuso e Hino. El cierre de la transacción está sujeto al cumplimiento de diversas condiciones, como la aprobación de la asamblea de accionistas de Hino y de las autoridades competentes.

Se pretende que la fusión equitativa de Mitsubishi Fuso e Hino resulte en una cooperación en las áreas de desarrollo, adquisición y producción de vehículos comerciales, especialmente en la región Asia-Pacífico, siempre y cuando se satisfagan oportunamente las condiciones para el cierre de la transacción. El objetivo para el cierre de la transacción para integrar a Mitsubishi Fuso e Hino, el inicio de operaciones y la cotización inicial de la nueva compañía holding, ARCHION Corporation, con oficina registrada en Tokio, Japón, es el 1 de abril de 2026. Tanto Daimler Truck AG, como Toyota, ambas, pretenden adquirir una participación del 25 % en la nueva compañía holding, que se pretende cotizar en la Bolsa de Valores de Tokio y que será propietaria del 100 % de Mitsubishi Fuso e Hino.

El cierre planeado de la transacción implicará simultáneamente la desconsolidación de Mitsubishi Fusy del Grupo Daimler Truck y la inclusión de la inversión en ARCHION Corporation utilizando el método de participación.

Efectos de las operaciones discontinuadas en los informes
Los criterios de clasificación como activos y pasivos disponibles para la venta y como operaciones discontinuadas se cumplieron el 6 de junio de 2025. El mismo día se otorgó la aprobación de la transacción por parte de los Comités de Vigilancia de Daimler Truck AG y Daimler Truck Holding AG.

Las operaciones continuas se presentan en el estado consolidado de resultados, utilidad o pérdida después de impuestos de operaciones discontinuadas se muestra en un renglón separado. Las cifras del año anterior han sido reformuladas de conformidad. Salvo cuando se indique lo contrario, la información presentada en el estado de resultados en las notas a los estados financieros consolidados intermedios condensados se relacionan con operaciones continuas. El segmento Trucks Asia incluye Mitsubishi Fuso y sus subsidiarias totalmente consolidadas (subgrupo Mitsubishi Fuso).

Las diferencias se deben principalmente a asignaciones relacionadas con funciones corporativas registradas en los informes por segmentos. De acuerdo con la estructura interna de gestión e información, todos los segmentos se presentan sin cambios en la información por segmentos.

En el Estado Consolidado de Situación Financiera, los activos y pasivos del subgrupo Mitsubishi Fuso se han presentado como activos y pasivos disponibles para la venta a partir del 31 de diciembre de 2025. Los importes en el estado de situación financiera para el año anterior se muestran en línea con el método previo de presentación, de conformidad con las NIIF.

En el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo, se presentan los flujos de efectivo consolidados por operaciones continuas y discontinuadas se presentan en el período del informe y el período anterior.

Activos y pasivos disponibles para la venta
Las inversiones en entidades operativas y operaciones comerciales del subgrupo Mitsubishi Fuso se transferirán a la nueva sociedad holding tras la fecha efectiva. En consecuencia, a partir del 6 de junio de 2025, los activos y pasivos disponibles para la venta se presentan por separado en el balance general y se clasifican como un grupo enajenable.

En consecuencia, la depreciación y amortización programadas, así como las valuaciones registradas con el método de participación de los activos no circulantes clasificados como disponibles para la venta, se suspenden a partir de esta fecha.

La venta del grupo se valúa a valor razonable utilizando el método de flujo de efectivo descontado. Los factores de entrada utilizados en este método se asignaron al nivel 3 de la jerarquía de valuación. Las hipótesis subyacentes corresponden a los principios que se de describen en los métodos contables y de valuación en la Nota 1. Información general y principales políticas contables, así como los factores de entrada utilizados en la valuación de activos intangibles. Nota 11. Activos Intangibles.

Perspectiva de activos y pasivos disponibles para la venta
Los activos y pasivos disponibles para la venta se presentan en la tabla C. 10

Los activos y pasivos disponibles para la venta se valúan de conformidad con la NIIF aplicable. Esto también incluyó una prueba de deterioro para el subgrupo Mitsubishi Fuso que no resultó en necesidad de deterioro.

Otras reservas en el capital social actualmente incluyen gastos acumulados en relación con activos y pasivos clasificados como disponibles para la venta (menos € 684 millones).

C. 10

Activos y pasivos disponibles para la venta

	31 de diciembre, 2025 Activos y pasivos disponibles para la venta
En millones de euros	
Activos intangibles	**295**
Propiedades, plantas y equipo	**1,280**
derecho de uso	**401**
Equipo en arrendamientos operativos	**148**
Inversiones registradas con el método de participación	**111**
Inventarios	**998**
Cuentas por cobrar comerciales	**596**
Efectivo y equivalentes de efectivo	**98**
Otros activos financieros[1]	**-135**
Otros activos	**88**
Activos disponibles para la venta	**3,478**
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**11**
Provisiones para otros riesgos	**156**
Pasivos por financiamiento	**555**
Cuentas por pagar comerciales	**670**
Otros pasivos financieros	**48**
Pasivos contractuales y por reembolsos	**82**
Otros pasivos	**78**
Pasivos relacionados con activos disponibles para la venta	**1,600**

1 El importe negative resulta de la eliminación de transacciones intercompañía entre activos y pasivos de las operaciones continuas y aquellas clasificadas como activos y pasivos disponibles para la venta.

Utilidad/pérdida por operaciones discontinuadas

La tabla C. 11 muestra la integración de la utilidad/pérdida por operaciones discontinuadas después de impuestos.

La utilidad/pérdida por operaciones discontinuadas incluye ingresos y gastos relacionados con los activos y pasivos del subgrupo Mitsubishi Fuso que se clasifican como disponibles para la venta. Las eliminaciones de transacciones entre operaciones continuas y discontinuadas se asignan por completo a operaciones discontinuadas. Los costos relacionados con la transacción se asignaron a las operaciones discontinuadas.

C. 11

Utilidad/pérdida por operaciones discontinuadas (después de impuestos)

	2025	2024
En millones de euros		
Ingresos por ventas	**3,857**	3,904
Costo de ventas	**-2,872**	-2,923
Utilidad bruta	**985**	980
Gastos de ventas	**-397**	-465
Gastos de administración	**-75**	-95
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	**-109**	-111
Otros ingresos de operación	**-63**	-83
Otros gastos de operación	**-5**	-10
Utilidad/pérdida sobre inversiones registradas con el método de participación, neta	**2**	9
Otros ingresos/gastos financieros, netos	**-23**	6
Utilidad antes de intereses e impuestos (EBIT)	**316**	230
Resultado de intereses	**-10**	-12
Ingresos ordinarios por operaciones discontinuadas, antes de impuestos	**306**	218
Gasto/ingreso por impuesto sobre la renta	**-101**	-53
Ingresos ordinarios por operaciones discontinuadas, después de impuestos	**205**	165

Estado Consolidado de Flujos de Efectivo

El Estado Consolidado de Flujos de Efectivo para el ejercicio fiscal 2025 muestra el total de operaciones continuas y discontinuadas.

La tabla C. 10 muestra el efectivo y equivalentes de efectivo disponibles para la venta al cierre del período.

La tabla C. 12 muestra la reconciliación de la utilidad/pérdida antes del impuesto sobre la renta de operaciones continuas en el Estado Consolidado de Resultados a utilidad antes del impuesto sobre la renta de operaciones continuas y discontinuadas en el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo.

La tabla C. 13 muestra los flujos de efectivo individuales.

C. 12

Reconciliación de utilidad antes del impuesto sobre la renta por operaciones continuas y discontinuadas

En millones de euros	**2025**	2024
Utilidad/pérdida antes del impuesto sobre la renta por operaciones continuas	**2,702**	3,584
Utilidad/pérdida antes del impuesto sobre la renta por operaciones discontinuadas	**306**	218
Utilidad/pérdida antes del impuesto sobre la renta por operaciones continuas y discontinuadas	**3,008**	3,802

C. 13

Flujos de efectivo por operaciones continuas y discontinuadas

	2025			2024		
En millones de euros	Flujo de efectivo por operaciones discontinuadas	Flujo de efectivo por operaciones continuas	Flujo de efectivo total	Flujo de efectivo por operaciones discontinuadas	Flujo de efectivo por operaciones continuas	Flujo de efectivo total
Efectivo utilizado para / proveniente de actividades de operación	**162**	**4,174**	**4,336**	334	1,221	1,555
Efectivo utilizado para / proveniente de actividades de inversión	**-20**	**-2,122**	**-2,142**	-100	-2,452	-2,552
Efectivo utilizado para / proveniente de actividades de financiamiento	**-216**	**619**	**403**	-163	566	403

5. Ingresos por ventas

Los ingresos por ventas informados en el Estado Consolidado de Resultados incluyen ingresos por contratos con clientes y otros ingresos fuera del ámbito de la NIIF.

Los ingresos por ventas por contratos con clientes (ingresos por ventas 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 C. 14. 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 € 1,302 millones (2024: € 1,208 millones), intereses por el negocio de Financial Services por un importe de € 2,470 millones (2024: € 2,573 millones) y efectos por cobertura cambiaria. Los intereses por el negocio de servicios financieros incluyen ingresos financieros sobre la inversión neta en arrendamientos por € 429 millones (2023: € 393 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 2024 por un importe de € 1,027 millones en 2025 (los ingresos por ventas en 2024 que se incluyeron previamente en pasivos contractuales al 1º de enero de 2024: € 964 millones) e ingresos por obligaciones de cumplimiento por un importe de € 523 millones (2024: € 94 millones), los cuales se cubrieron en períodos anteriores, ya sea de forma total o parcial.

C. 14

Ingresos por ventas

En millones de euros	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Total Segmentos	Otros[2]	Grupo Daimler Truck
2025							
Ingresos por ventas de conformidad con la NIIF 15	**18,698**	**19,066**	**5,754**	**254**	**43,771**	**-1,988**	**41,783**
Europa	**57**	**12,109**	**4,506**	**129**	**16,800**	**-993**	**15,807**
América del Nort	**18,491**	**746**	**303**	**75**	**19,614**	**-736**	**18,878**
Asia	**3**	**2,330**	**49**	**12**	**2,394**	**-14**	**2,380**
América Latina[1]	**91**	**2,888**	**816**	**9**	**3,805**	**-199**	**3,606**
Otros mercados	**56**	**994**	**80**	**28**	**1,157**	**-46**	**1,112**
Otros ingresos por ventas	**26**	**672**	**209**	**3,223**	**4,129**	**-382**	**3,747**
Total ingresos por ventas	**18,723**	**19,738**	**5,963**	**3,476**	**47,900**	**-2,370**	**45,530**

En millones de euros	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Total Segmentos	Otros[2]	Grupo Daimler Truck
2024							
Ingresos por ventas de conformidad con la NIIF 15	23,713	19,927	5,023	236	48,899	-2,477	46,422
Europa	68	11,939	3,538	96	15,641	-929	14,712
América del Nort	23,401	1,224	551	66	25,241	-1,233	24,008
Asia	5	2,285	66	15	2,371	-19	2,352
América Latina[1]	73	2,982	809	17	3,881	-203	3,678
Otros mercados	167	1,498	58	43	1,766	-94	1,672
Otros ingresos por ventas	71	641	192	3,098	4,002	-251	3,751
Total ingresos por ventas	23,784	20,568	5,215	3,334	52,901	-2,728	50,173

1 Excluyendo a México
2 Otros incluye actividades comerciales de las que son responsables las oficinas centrales del Grupo y eliminaciones entre segmentos.

Al 31 de diciembre de 2025, se esperaba que se materializaran, dentro de los tres años siguientes, ingresos por ventas por € 3,940 millones (2024: € 4,121 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 C. 93 y por región en la tabla C. 95, en la Nota 35 – Información por segmento.

6. Costos de operación

Reclasificaciones dentro de costos de operación
Con el objetivo de lograr una asignación con mayor base en causación, los centros de costos fueron reclasificados dentro de costos de operación tal como se muestra en la Nota 1, Información general y principales políticas contables.

Costo de ventas

La tabla C. 15 muestra las partidas del costo de ventas. .

C. 15

Costo de ventas

En millones de euros	**2025**	2024
Gasto por bienes vendidos	**-32,894**	-35,761
Depreciación de equipo en arrendamientos operativos	**-734**	-794
Costos de refinanciamiento en Financial Services	**-1,703**	-1,822
Pérdidas por deterioro en cuentas por comprar de Financial Services	**-252**	-298
Otros costos de ventas	**-1,308**	-1,444
	-36,890	-40,118

La disminución en el costo de ventas del Grupo se debe principalmente al cambio en ventas de unidades en 2025 en comparación con 2024.

La amortización de costos de desarrollo capitalizados por € 78 millones (2024: € 51 millones) se incluye en el gasto de bienes vendidos.

El gasto de bienes vendidos también incluye, entre otros gastos, medidas de optimización de costos para reducir costos fijos (ver tabla C 16).

Gastos de ventas

En 2025, los gastos de ventas fueron por un total de € 2,517 millones (2024: € 2,846 millones). Los gastos de ventas incluyen costos de venta directos así como gastos de administración, tales como gastos de personal, costos de material y otros costos de ventas. El año anterior incluyeron una partida especial por € 169 millones por el deterioro de cuentas por cobrar comerciales, como resultado de las pláticas en curso con nuestro socio en relación con nuestro negocio en China. Además, se incluyeron costos relacionados con el nuevo centro de logística en las cifras del ejercicio anterior.

Gastos de administración

En 2025, los gastos de administración fueron por un importe de € 1,642 millones (2024: € 1,917 millones). Estos consisten en gastos que no son atribuibles a funciones de producción, ventas o investigación y desarrollo, tales como gastos de personal, depreciación y amortización de activos fijos e intangibles, y otros costos de administración. La disminución se debe principalmente a menores costos de personal y costos auxiliares por cuidados de salud y pensiones, así como menores costos TI.

Costos de investigación y desarrollo no capitalizados

En 2025, los costos de investigación y desarrollo no capitalizados fueron por un importe de € 2,115 millones (2024: € 1,664 millones) e incluyen primordialmente gastos de personal y costos de material. Estuvieron influenciados principalmente por una partida especial de € 218 millones en el segundo trimestre de 2025 que resulta de la baja distinta a efectivo de los costos de desarrollo capitalizados debido al menor ritmo de transformación a vehículos eléctricos de batería, específicamente en el mercado de EE. UU. El incremento también se debe a mayores costos por servicios y un menor índice de capitalización de gastos de desarrollo.

Medidas de optimización de costos

En 2025, todas las áreas de costos de operación se vieron impactadas por gastos por un total de € 331 millones por programas de optimización de costos relacionados con el programa “Cost Down Europe” que se anunció en enero de 2025 para reducir costos y cortar empleos de forma socialmente responsable. Estos gastos son plenamente atribuibles al segmento Mercedes-Benz Trucks. Adicionalmente, existieron efectos por ulteriores medidas de optimización de costos en gastos de venta y administración que son principalmente atribuibles al segmento Financial Services. En el ejercicio anterior, resultaron gastos por medidas de optimización de costos en el costo de ventas, gastos de ventas y administración atribuibles a los segmentos Trucks North America, Financial Services y Mercedes-Benz Trucks.

La tabla C. 16 ofrece un panorama general de la integración del gasto total de las medidas de optimización de costos.

C. 16

Gastos relacionados con medidas de optimización de costos

En millones de euros	**2025**	2024
Costo de ventas	**162**	2
Gastos de ventas	**52**	15
Gastos de administración	**106**	39
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	**29**	–
	349	55

Gastos de personal y número promedio de empleados

Los gastos de personal por operaciones continuas y discontinuadas fueron por un importe de € 8,528 millones en 2025 (2024: € 8,228 millones). Los gastos de personal incluyen sueldos y salaries por un importe de € 6,634 millones (2024: € 6,264 millones), aportaciones de seguridad social por un importe de € 1,629 millones (2024: € 1,666 millones) y gastos por obligaciones de pensión por un importe de € 266 millones (2024: € 298 millones).

De conformidad con la Sección 314 Subsección 1 No. 4 del Código de Comercio de Alemania (HGB), los números promedio de personas empleadas en el Grupo Daimler Truck Group, se muestran en la tabla C 17.

C. 17

Número promedio de empleados

	2025	2024[1]
Trucks North America	**26,768**	28,790
Mercedes-Benz Trucks	**46,827**	46,853
Trucks Asia[2]	**10,762**	11,770
Daimler Buses	**17,878**	17,197
Financial Services	**1,988**	1,930
Central Functions & Services[3]	**5,367**	2,501
	109,590	109,041

1 La asignación ajustada por segmentos al 1 de enero de 2025 ha sido reformulada en período comparativo.
2 Incluyendo el número promedio de empleados del subgrupo Mitsubishi Fuso, cuyos activos y pasivos están disponibles para la venta.
3 Incluyendo entidades que no son asignadas a segmentos de información y se presentan en reconciliación dentro de la información del segmento

La información sobre la remuneración total del personal directivo clave se ofrece en la Nota 39. Remuneración de los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia.

7. Otros ingresos y gastos de operación

La integración de otros ingresos de operación se muestran en la tabla C. 18.

C. 18

Otros ingresos de operación

En millones de euros	2025	2024
Ingresos por costos repercutidos	**207**	337
Subsidios y concesiones gubernamentales	**75**	110
Utilidad sobre venta de propiedades, plantas y equipo	**22**	23
Ingresos por rentas no relacionadas con venta por financiamiento	**42**	45
Otros ingresos diversos	**363**	265
	708	779

Los ingresos por costos repercutidos incluyen ingresos por licencias y patentes, así como costos de fletes y otros costos repercutidos, con gastos principalmente dentro de costos de operación.

Las concesiones y subsidios gubernamentales comprenden principalmente subsidios por sistemas alternativos de manejo e incentivos por inversiones industriales.

Los otros ingresos diversos consisten de un gran número de partidas individuales, todas inmateriales.

La tabla C. 19 muestra la integración de otros gastos de operación.

C. 19

Otros gastos de operación

En millones de euros	2025	2024
Pérdida por venta de propiedades, plantas y equipo	**-14**	-16
Otros gastos de operación diversos	**-256**	-391
	-270	-407

La disminución en otros gastos de operación diversos se debe primordialmente a menores gastos relacionados con riesgos de responsabilidad y litigio.

8. Otros ingresos/gastos financieros, netos

La tabla C. 20 muestra los componentes de otros ingresos/gastos financieros, netos.

C. 20

Otros ingresos/gastos financieros, netos

En millones de euros	2025	2024
Ingresos y gastos por composición y efectos por cambios en tasas de descuento y provisiones para otros riesgos	**-81**	-128
Otros ingresos/gastos financieros, netos	**63**	103
	-18	-25

9. Ingresos por intereses y gastos por intereses

La tabla C. 21 muestra los componentes de ingresos por intereses y gastos por intereses.

C. 21

Ingresos por intereses y gastos por intereses

En millones de euros	2025	2024
Ingresos por intereses		
Ingresos netos por intereses sobre activos netos planes de pensión con prestaciones definida	**1**	1
Intereses e ingresos similares	**415**	430
	416	431
Gasto por intereses		
Gastos netos por intereses sobre la obligación neta por planes de pensión con prestaciones definidas	**-63**	-64
Intereses y gastos similares	**-281**	-144
	-344	-209

Los gastos por intereses incrementaron durante el período del informe principalmente debido a un mayor volumen promedio de financiamiento.

10. Impuesto sobre la renta

La tabla C. 22 muestra los componentes del impuesto sobre la renta.

C. 22

Componentes del impuesto sobre la renta

En millones de euros	2025	2024
Impuestos circulantes	**-776**	-1,382
Impuestos diferidos	**-97**	698
	-873	-684

El gasto por impuestos circulantes incluyen gastos por impuestos registrados para períodos anteriores por un importe de € 16 millones (2024: gasto por € 18 millones).

Los impuestos diferidos están integrados por los componentes que se muestran en la tabla C. 23

C. 23

Componentes de los ingresos (+) o gastos (-) por impuestos diferidos

En millones de euros	2025	2024
Impuestos diferidos debido a diferencias temporales	**-81**	523
Impuestos diferidos debido a pérdidas fiscales y créditos fiscales trasladados a ejercicios posteriores	**-16**	175
	-97	698

Daimler Truck Holding AG tiene su domicilio en Alemania con una tasa aplicable del impuesto sobre la renta del 29.8% tanto en 2025 como en 2024. Este consiste en una tasa federal de impuesto sobre la renta corporativo del 15.0%, un sobrecargo fiscal por solidaridad del 5.5% sobre impuesto sobre la renta corporativo de cada año, y una tasa de impuesto comercial del 14.0%. Los impuestos diferidos se valuaron utilizando las tasas fiscales sustancialmente vigentes en las respectivas jurisdicciones fiscales.

La tabla C. 24 muestra una reconciliación de gastos esperados por impuesto sobre la renta con gastos reales por impuesto sobre la renta que se determina utilizando la tasa fiscal aplicable, sin cambio, estatutaria combinada de Alemania del 29.8%.

C. 24

Reconciliación del gasto esperado por impuesto sobre la renta con gasto real por impuesto sobre la renta

En millones de euros	2025	2024
Ingresos esperados por impuesto sobre la renta	**-806**	-1,069
Diferencial de tasa fiscal foránea	**73**	127
Cambios a la ley fiscal	**6**	5
Cambios en activos por impuestos diferidos no registrados	**-15**	412
Ingresos libres de impuestos y gastos no deducibles	**-179**	-176
Otros	**48**	17
	-873	-684

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 incentivos fiscales.

En relación con cada tipo de diferencia temporal y en relación con cada tipo de pérdidas fiscales trasladadas a ejercicios posteriores no utilizadas y créditos fiscales no utilizados, los activos y pasivos por impuestos diferidos antes de compensación se resumen en la tabla C. 26.

C. 25

Activos y pasivos por impuestos diferidos

En millones de euros	2025	2024
Activos por impuestos diferidos	**2,229**	2,557
Pasivos por impuestos diferidos	**-42**	-28
Activos por impuestos diferidos, netos	**2,187**	2,528

En el Estado Consolidado de Situación Financiera, los activos y pasivos por impuestos diferidos tal como se muestra en la tabla C. 25

C. 26

Diferencia de activos y pasivos por impuestos diferidos antes de compensación

	Al 31 de diciembre,	
En millones de euros	**2025**	2024
Activos intangibles	**95**	90
Propiedades, plantas y equipo	**80**	215
Equipo en arrendamientos operativos	**131**	144
Inventarios	**206**	297
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**173**	162
Activos diversos, principalmente otros activos financieros	**1,359**	1,409
Pérdidas fiscales trasladadas a ejercicios posteriores y créditos fiscales	**433**	445
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**260**	195
Otras provisiones	**873**	989
Pasivos	**834**	1,127
Ingresos diferidos	**487**	578
	4,932	5,652
Activos por impuestos diferidos no registrados	**-175**	-174
sobre diferencias temporales	**-66**	-70
sobre pérdidas fiscales trasladadas a ejercicios posteriores	**-109**	-104
Activos por impuestos diferidos, brutos	**4,757**	5,478
Costos de desarrollo	**-266**	-265
Otros activos intangibles	**-12**	-43
Propiedades, plantas y equipo	**-461**	-585
Equipo en arrendamientos operativos	**-561**	-674
Inventarios	**-17**	-34
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**-35**	-86
Activos diversos	**-254**	-145
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**-830**	-911
Otras provisiones	**-17**	-14
Pasivos diversos	**-117**	-192
Pasivos por impuestos diferidos, brutos	**-2,571**	-2,949
Activos por impuestos diferidos, netos	**2,187**	2,528

La tabla C. 27 muestra el comportamiento de los activos por impuestos diferidos, netos.

C. 27

Cambio en activos por impuestos diferidos, netos

En millones de euros	2025	2024
Activos por impuestos diferidos, netos al 1 de enero	**2,528**	1,833
Beneficio/gasto por impuestos diferido por operaciones continuas y discontinuadas en el Estado Consolidado de Resultados	**-97**	1,833
Beneficio/gasto por impuestos diferido por operaciones discontinuadas y discontinuadas en el Estado Consolidado de Resultados	**-**	6
Cambio de activos por impuestos diferidos / pasivos sobre instrumentos de capital / instrumentos de deuda incluidos en otros ingresos integrales	**-1**	-
Cambio de activos por impuestos diferidos / pasivos sobre instrumentos financieros derivados incluidos en otros ingresos integrales	**-22**	22
Cambio de activos por impuestos diferidos / pasivos sobre utilidades actuariales / pérdidas por planes de pensión con prestaciones definidas incluidos en otros ingresos integrales	**-22**	-50
Reclasificación de activos/pasivos por impuestos diferidos a activos/pasivos disponibles para la venta	**-38**	-
Otros cambios[1]	**-162**	19
Activos por impuestos diferidos, netos al 31 de diciembre	**2,187**	2,528

[1] Otros cambios están primordialmente relacionados con efectos por conversión de divisas

El gasto fiscal que se registró en ingresos integrales se muestra en la tabla C. 28

C. 28

Total ingresos integrales

En millones de euros	2025	2024
Gasto por impuesto sobre la renta de operaciones continuas en el		
Estado Consolidado de Resultados	**-873**	-684
Gasto por impuestos sobre la renta de operaciones discontinuadas en el Estado Consolidado de Resultados	**-101**	-53
Gasto por impuesto sobre la renta o beneficio registrado en otras reservas	**-45**	-28
	-1,020	-765

Los activos fiscales diferidos no se han reconocido para las partidas que se muestran en la tabla C 29 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.

C. 29

Partidas para las que no se registran activos por impuestos diferidos

En millones de euros	2025	2024
Diferencias temporales deducibles	**225**	249
Pérdidas fiscales trasladadas a ejercicios posteriores	**597**	554
	822	803

El vencimiento de las pérdidas fiscales trasladadas a ejercicios posteriores, por las que no se reconocieron activos fiscales diferidos, se muestran en la tabla C 30.

C. 30

Pérdidas fiscales trasladadas a ejercicios posteriores para las que ser reconocen activos fiscales

En millones de euros	2025	2024
Sin vencimiento	**364**	238
Vencimiento		
entre uno y cinco años	**150**	173
entre seis y nueve años	**11**	24
después de más de nueve años	**72**	119
	597	554

El Grupo Daimler Truck incurrió en pérdidas fiscales en 2025 o 2024 en algunas entidades. Después de compensar los activos por impuestos diferidos con los pasivos fiscales diferidos, los activos por impuestos diferidos netos reconocidos en el Daimler Truck Group de estas entidades ascienden a € 462 millones al 31 de diciembre de 2025 (31 de diciembre de 2024: € 248 millones). De estos € 409 millones (31 de diciembre de 2024: € 181 millones) están relacionados con el grupo fiscal alemán de Daimler Truck Holding AG. El grupo Daimler Truck considera probable que en el futuro se disponga de suficiente utilidad gravable para utilizar estos activos por impuestos diferidos. La evaluación actual de la recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos que el Daimler Truck Group considera recuperables puede cambiar en el futuro y dar como resultado activos por impuestos diferidos mayores o menores.

Desde la perspectiva actual, las utilidades retenidas de las subsidiarias extranjeras están destinadas en gran medida a reinvertirse en dichas subsidiarias. El Grupo Daimler Truck no registró pasivos por impuestos diferidos sobre utilidades retenidas de subsidiarias extranjeras por valor de € 4,242 millones (31 de diciembre de 2024: € 7,846 millones), que están destinados a ser reinvertidos. Si esas utilidades se pagaran como dividendos, un importe 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 evaluados para fines fiscales. El Grupo Daimler Truck cree haber reconocido suficientes pasivos 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 Group AG aún no había registrado provisiones para riesgos fiscales. El valor razonable del pasivo se valúa en cero.

El Grupo Daimler Truck está sujeto al impuesto complementario mínimo global de conformidad con la legislación "*Pillar Two*". En 2025 no se registró ningún gasto fiscal circulante correspondiente.

El Grupo Daimler Truck ha aplicado una exención obligatoria temporal de la contabilidad de impuestos diferidos para los impactos del impuesto complementario (top-up tax) y lo contabiliza como un impuesto circulante al devengarse.

11. Activos intangibles

La tabla C. 33 muestra el comportamiento de 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 C 31 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 € 978 millones al 31 de diciembre de 2025 (31 de diciembre de 2024: € 1,071).

C. 31

Crédito mercantil por segmento

	Al 31 de diciembre,	
	2025[1]	2024[1]
En millones de euros		
Trucks North America	**252**	295
Mercedes-Benz Trucks	**187**	185
Trucks Asia	**–**	63
Daimler Buses	**4**	4
Financial Services	**7**	7
Reconciliación[1]	**113**	128
	564	684

[1] El crédito mercantil en reconciliación está relacionado con la unidad generadora de efectivo TORC Robotics, Inc.

Las adiciones a costos de desarrollo capitalizados resultan primordialmente de diversos proyectos de productos y tecnología en el área de transporte localmente libre de CO_{2e}. En el segundo trimestre de 2025, se dieron de baja costos de desarrollo capitalizados por un importe de € 218 millones debido a al ritmo, más lento, de transformación a vehículos eléctricos de batería, especialmente en el mercado de EE. UU. Esto no se hizo en efectivo. Los costos de desarrollo capitalizados en relación con proyectos que aún deben completarse son por un importe de € 457 millones al 31 de diciembre de 2025 (31 de diciembre de 2024: € 444 millones).

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 2024: € 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 Trucks y Daimler Buses.

La tabla C. 32 muestra las partidas del Estado Consolidado de Resultados n las que s incluye el gasto de amortización total de activos intangibles. Las amortizaciones en esta table incluyen operaciones tanto continuas como discontinuadas.

C. 32

Gasto por amortización de activos intangibles en el Estado Consolidado de Resultados

	2025[1]	2024[1]
En millones de euros		
Costo de ventas	**110**	103
Gastos de ventas	**1**	5
Gastos de administración	**9**	19
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	**12**	10
Otros gastos de operación	**5**	-
	139	138

1 Incluye amortización de activos intangibles por operaciones discontinuadas hasta el 6 de junio de 2025 (ver Nota 4).

Prueba de deterioro

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 utilizan las tasas de interés redondeadas ajustadas por riesgo para descontar los flujos de efectivo del 9.0% después de impuestos/12.0% antes de impuestos (31 de diciembre, 2024: 9.0% después de impuestos/13.0% 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 9.0% después de impuestos/12.0% antes de impuestos (31 de diciembre de 2024: 10.0% después de impuestos/14.0% antes de impuestos). Los principales supuestos utilizados son el retorno sobre el capital y el crecimiento de nuevos negocios, que en promedio aumentan ligeramente durante el período de planificación detallado.
- Para la CGU TORC Robotics, Inc., se aplica una tasa ajustada por riesgo del 19.8% después de impuestos/26.4% antes de impuestos, debido al producto innovador de la CGU (31 de diciembre de 2024: 24.6% después de impuestos/32.8% 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 2025 no requirió ningún deterioro.

El crédito mercantil informado en la línea de Reclasificación a activos disponibles para la venta en la tabla C. 33 incluye el crédito mercantil del subgrupo Mitsubishi Fuso. Antes de clasificarse como disponibles para la venta, todos los activos y pasivos fueron valuados d conformidad con la NIIF aplicable. Esto también incluyó una prueba de deterioro para el subgrupo Mitsubishi Fuso que no resultó en necesidad de deterioro.

C. 33

Activos intangibles

En millones de euros	Crédito mercantil	Costos de desarrollo (generación interna)	Otros activos intangibles[2]	Total
Costos de adquisición / manufactura				
Saldo al 1 de enero de 2024	855	1,690	2,004	4,548
Adiciones	–	404	61	464
Reclasificaciones	–	1	-1	–
Enajenaciones	-1	-392	-32	-425
Otros cambios[1]	26	4	-16	14
Saldo al 31 de diciembre de 2024	880	1,706	2,015	4,602
Adiciones	**–**	**274**	**87**	**361**
Reclasificaciones	**–**	**–**	**–**	**–**
Enajenaciones	**–**	**-240**	**-45**	**-284**
Reclasificación a activos disponibles para la venta	**-61**	**-389**	**-317**	**-768**
Otros cambios[1]	**-77**	**-39**	**-101**	**-216**
Saldo al 31 de diciembre de 2025	**742**	**1,312**	**1,639**	**3,694**
Deprecación				
Saldo al 1 de enero de 2024	189	809	673	1,672
Adiciones	–	79	59	138
Enajenaciones	–	-386	-24	-410
Otros cambios[1]	8	-6	-8	-7
Saldo al 31 de diciembre de 2024	197	496	700	1,393
Adiciones	**–**	**87**	**49**	**136**
Enajenaciones	**–**	**-16**	**-18**	**-34**
Reclasificación a activos disponibles para la venta	**-2**	**-260**	**-217**	**-479**
Otros cambios[1]	**-17**	**-14**	**-63**	**-93**
Saldo al 31 de diciembre de 2025	**178**	**294**	**451**	**923**
Valor en libros al 31 de diciembre de 2024	684	1,210	1,315	3,209
Valor en libros al 31 de diciembre de 2025	**564**	**1,019**	**1,188**	**2,771**

1 Primordialmente cambios por conversión de divisas.
2 Otros activos intangibles incluyen activos sujetos a amortización y activos con vidas útiles indefinidas no sujetos a amortización. El valor en libros del derecho de uso de la marca Mercedes-Benz al 31 de diciembre de 2025 fue por un importe de € 932 millones (31 de diciembre de 2024: € 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 € 6,991 millones al 31 de diciembre de 2025 (31 de diciembre de 2024: € 8,413 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 C 34. Durante 2025, se dedujeron subsidios gubernamentales por € 22 millones (2024: € 21 millones) de otras adiciones dentro de propiedades, plantas y equipo.

C. 34

Propiedades, plantas y equipo (excluyendo active por derechos de uso)

En millones de euros	Mejoras a propiedad arrendada, terrenos y construcciones	Maquinaria y equipo técnico	Otro equipo, equipo de oficinas y fábrica	Pagos anticipados y construcciones en proceso	Total
Costos de adquisición o manufactura					
Saldo al 1 de enero de 2024	5,182	6,900	7,538	780	20,400
Adiciones	62	193	264	895	1,414
Reclasificaciones	129	184	284	-580	17
Enajenaciones	-50	-166	-254	-32	-502
Otros cambios[1]	12	-8	-3	22	22
Saldo al 31 de diciembre de 20224	5,336	7,102	7,828	1,085	21,351
Adiciones	**44**	**156**	**251**	**617**	**1,067**
Reclasificaciones	**288**	**196**	**241**	**-725**	**–**
Enajenaciones	**-38**	**-110**	**-180**	**-15**	**-344**
Reclasificación a activos disponibles para la venta	**-798**	**-586**	**-515**	**-18**	**-1,917**
Otros cambios[1]	**-249**	**-265**	**-341**	**-60**	**-915**
Saldo al 31 de diciembre de 2025	**4,582**	**6,494**	**7,283**	**882**	**19,242**
Depreciación					
Saldo al 1 de enero de 2024	2,577	5,131	5,823	7	13,537
Adiciones	114	276	398	1	788
Reclasificaciones	–	1	-1	–	–
Enajenaciones	-25	-152	-222	-3	-401
Otros cambios[1]	7	-7	3	–	2
Saldo al 31 de diciembre de 20224	2,673	5,248	6,001	5	13,926
Adiciones	**105**	**268**	**373**	**2**	**747**
Reclasificaciones	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Enajenaciones	**-22**	**-77**	**-141**	**–**	**-241**
Reclasificación a activos disponibles para la venta	**-306**	**-418**	**-358**	**–**	**-1,082**
Otros cambios[1]	**-113**	**-187**	**-256**	**-3**	**-558**
Saldo al 31 de diciembre de 2025	**2,337**	**4,833**	**5,618**	**4**	**12,792**
Saldo en libros al 31 de diciembre de 2024	2,663	1,855	1,828	1,080	7,425
Saldo en libros al 31 de diciembre de 2024	**2,246**	**1,660**	**1,665**	**878**	**6,450**

1 Cambios resultan primordialmente de la conversión de divisas.

La tabla C. 35 muestra la integración de los activos por derechos de uso.

C. 35

Activos por derechos de uso

	Al 31 diciembre,	
	2025	2024
En millones de euros		
Terrenos, mejoras a arrendamientos y construcciones	**474**	937
Equipo y maquinaria técnica	**10**	13
Otros equipos, equipo de oficina y fábrica	**56**	38
	540	988

Las tablas C. 36 y C. 37 incluyen información relacionada con contabilidad de arrendatario.

C. 36

Adiciones y depreciaciones por activos por derechos de uso

	2025	2024
En millones de euros		
Adiciones a activos por derechos de uso	**304**	145
Depreciación por		
Terrenos, mejoras a arrendamientos y construcciones	**167**	199
Equipo y maquinaria técnica	**3**	8
Otros equipos, equipo de oficina y fábrica	**22**	19
	192	227

C. 37

Gastos relacionados con contabilidad de arrendatario

	2025	2024
En millones de euros		
Gasto por intereses por transacciones de arrendamiento	**21**	19
Gastos por arrendamientos corto plazo	**89**	54
Gastos por arrendamientos poco valor	**15**	12
Gastos por pagos arrendamientos variables	**12**	13

La tabla C. 38 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 C 37. Las salidas 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.

C. 38

Salidas de efectivo relacionadas con contabilidad de arrendatario

	2025[1]	2024
En millones de euros		
Salida de efectivo total por contratos de arrendamiento	**376**	340
Flujos de efectivo futuros que no se reflejan en los pasivos por arrendamientos	**341**	931

1 La salida total de efectivo por contratos de arrendamiento incluye operaciones discontinuadas, mientras que los flujos de efectivo futuros incluyen operaciones continuas.

13. Equipo en arrendamientos operativos

El comportamiento del equipo en arrendamientos operativos se muestra en la tabla C. 39.

C. 39

Equipo en arrendamientos operativos

	2025	2024
En millones de euros		
Costos de adquisición / manufactura		
Saldo al 1 de enero	**6,388**	6,447
Adiciones	**1,495**	1,616
Reclasificaciones	**–**	-10
Enajenaciones	**-1,536**	-1,691
Reclasificación a activos disponibles para la venta	**-207**	–
Otros cambios[1]	**-160**	26
Saldo al 31 de diciembre	**5,980**	6,388
Depreciación / deterioro		
Saldo al 1 de enero	**2,007**	1,917
Adiciones	**734**	821
Enajenaciones	**-731**	-747
Reclasificación a activos disponibles para la venta	**-79**	–
Otros cambios[1]	**-67**	16
Saldo al 31 de diciembre	**1,863**	2,007
Valor en libros al 1 de enero	4,381	4,530
Saldo en libros al 31 de diciembre	**4,117**	**4,381**

1 Cambios que resultan primordialmente de la conversión de divisas.

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 C 40.

C. 40

Vencimiento de pagos de arrendamiento no descontados por equipo en arrendamientos operativos

	Al 31 diciembre, 2025	2024
En millones de euros		
Vencimiento		
En el transcurso de un año	**859**	853
Entre uno y dos años	**685**	663
Entre dos y tres años	**532**	535
Entre tres y cuatro años	**357**	407
Entre cuatro y cinco años	**164**	203
Después de cinco años	**166**	110
	2,763	2,771

14. Inversiones registradas con el método de participación

La tabla C 41 muestra los valores en libros y utilidades sobre inversiones registradas con el método de participación.

La tabla C 42 presenta las cifras clave sobre participaciones en negocios conjuntos que se contabilizan utilizando el método de participación en los Estados Financieros Consolidados del Grupo Daimler Truck.

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 2025, el Grupo Daimler Truck y el Volvo Group realizaron aportaciones de capital por un importe total de € 210 millones a cellcentric GmbH & Co. KG (2024: € 230 millones), resultando en un incremento en la inversión en el capital del Grupo Daimler Truck por € 105 millones (2024: € 115 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 %). 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 Mercedes-Benz Trucks.

En el ejercicio fiscal 2024, la inversión fue completamente deteriorada debido a condiciones adversas de mercado y económicas, lo que resultó en un gasto por deterioro de € 120 millones. Al 31 de diciembre de 2025, el valor en libros de la inversión es de € 0 millones. La inversión continúa existiendo legalmente. El negocio conjunto continúa en operación. Daimler Truck AG no tiene ninguna obligación financiera adicional hacia Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. adicional a su participación en el capital.

Amplify Cell Technologies LLC
Amplify Cell Technologies LL Lee un negocio conjunto del Grupo Daimler Truck Group, junto con Accelera by Cummins y PACCAR (cada uno, titular del 30% de las acciones) junto con EVE Energy (10% de las acciones), para la producción de celdas de batería de camiones pesados.

El negocio conjunto se incluye en los estados financieros consolidados en el método de participación. Las actividades relacionadas con Amplify se asignan al segmento Trucks North America. Durante 2025, el Grupo Daimler Truck Group, Accelera by Cummins, PACCAR y EVE Energy hicieron aportaciones de capital por un total de € 564 millones (2024: € 647) a Amplify Cell Technologies LLC, resultantes en un incremento en la inversión de capital del Grupo Daimler Truck por € 177 millones (2023: € 194 millones).

La tabla C 43 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.

Coretura AB
El 2 de junio de 2025, el Grupo Daimler Truck y el Volvo Group fundaron el negocio conjunto Coretura AB, con oficinas principales en Gotemburgo, Suecia. El objetivo es desarrollar una plataforma de vehículo estandarizada y abierta de software definido y un sistema operativo dedicado para la industria de vehículos comerciales.

El negocio conjunto es propiedad, en iguales proporciones, de ambas partes y se incluye en los estados financieros consolidados, utilizando el método de participación. Las actividades relacionadas con Coretura no se asignan a un segmento de información, sino que se incluyen en la Reconciliación en el segmento de información. Al 31 de diciembre de 2025, el valor en libros registrado con el método de participación en el Grupo Daimler Truck fue por un importe de €46 millones.

C. 41

Resumen de valores en libros y ganancias/pérdidas por inversiones registradas con el método de participación

En millones de euros	Compañías asociadas	Negocios conjuntos	Operaciones Conjuntas	Total
Al 31 diciembre de, 2025				
Inversión en el capital[1]	**9**	**874**	**14**	**812**
Ganancias de capital[1]	**7**	**-167**	**3**	**-157**
Al 31 diciembre, de 2024				
Inversión en el capital[1]	117	679	16	812
Ganancias de capital[1]	8	-614	-5	-612

1 Incluyendo ajustes a nivel inversionistas del Grupo.

C. 42

Cifras clave sobre participaciones en negocios conjuntos registrados con el método de participación

En millones de euros	cellcentric[1,2,3]	BFDA[1,4,5]	Amplify[1,6]	Otros	Total
Al 31 diciembre de 2025					
Participación en el capital (en %)	**50.0**	**50.0**	**30.0**		
Inversión en el capital	**402**	**–**	**320**	**152**	**874**
Ganancias de capital	**-120**	**–**	**-19**	**-29**	**-167**
Al 31 diciembre, 2024					
Participación en el capital (en %)	50.0	50.0	30.0		
Inversión en el capital	417	–	179	83	679
Ganancias de capital	-404	-178	-14	-19	-614

1 No se pagó ningún dividendo al Grupo Daimler Truck en los períodos presentados.
2 cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric).
3 Las ganancias de capital al 31 de diciembre de 2024 incluyen un ajuste a nivel inversionistas de - € 281 millones.
4 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).
5 Las ganancias de capital al 31 de diciembre de 2024 incluyen un ajuste a nivel inversionistas de - € 120 millones.
6 Amplify Cell Technologies LLC (Amplify).

C. 43

Información financiera NIIF resumida sobre negocios conjuntos significativos registrados con el método de participación

	cellcentric Al 31 diciembre,		BFDA Al 31 diciembre,		Amplify Al 31 diciembre,	
	2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
En millones de euros						
Información en el Estado Consolidado de Resultados[1]						
Ingresos por ventas	**1**	10	**3,853**	2,355	**–**	–
Depreciación y amortización	**-62**	-61	**-149**	-146	**–**	–
Ingresos por intereses	**1**	1	**1**	2	**14**	8
Gastos por intereses	**-2**	–	**-30**	-21	**–**	–
Impuesto sobre la renta	**-1**	–	**3**	15	**–**	–
Utilidad/pérdida después de impuestos	**-239**	-245	**-326**	-295	**-63**	-45
Otras utilidad/pérdida integral (después de impuestos)	**-4**	–	**–**	–	**–**	–
Total utilidad/pérdida integral	**-243**	-245	**-325**	-295	**-63**	-45
Information en el Estado Consolidado de Situación Financiera[1]						
Activos no circulantes	**1,358**	1,383	**1,545**	1,661	**614**	183
Activos circulantes	**100**	120	**1,164**	1,082	**457**	479
efectivo y equivalentes de efectivo	**51**	49	**45**	34	**451**	476
Pasivos no circulantes	**34**	72	**438**	599	**11**	12
Pasivos circulantes	**79**	59	**2,351**	1,883	**69**	52
Capital (incluyendo participaciones minoritarias)	**1,345**	1,372	**-79**	261	**990**	598
Reconciliación de participación de capital NIIF[1] con los valores en libro del Grupo registrados con el método de participación						
Capital (excluyendo participaciones minoritarias) atribuible al Grupo[1]	**672**	**686**	**-40**	130	**297**	179
Utilidad (-)/pérdida(+) no realizada sobreventas/compras	**–**	**–**	**-8**	-10	**–**	–
Otros efectos de reconciliación, incluyendo participación no registrada de pérdidas y otros ajustes a nivel inversionistas, tales como pérdidas por deterioro sobre la inversión.	**-270**	**-268**	**48**	-121	**23**	-
Valor en libros de inversiones registradas con el método de participación	**402**	**417**	**–**	–	**320**	179

1 Excluyendo ajustes a nivel inversionistas.

La tabla C 44 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.

C. 44

Información financiera agregada resumida sobre inversiones menores registradas con el método de participación

	Compañías asociadas		Negocios conjuntos	
	2025	2024	**2025**	2024
En millones de euros				
Información financiera agregada resumida (prorrateada)				
Utilidad/pérdida después de impuestos por utilidades continuas	**7**	8	**-29**	-19
Total utilidad/pérdida integral	**7**	8	**-29**	-19

15. Cuentas por cobrar por servicios financieros

La tabla C 46 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 la 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 C. 45 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 2025, Daimler Truck registró una utilidad de € 259 millones (2024: € 263 millones) como diferencia entre adiciones a cuentas por cobrar por contratos de arrendamiento financiero y los importes en libro de los activos subyacentes.

Las cuentas por cobrar por servicios financieros disminuyeron, principalmente debido a efectos negativos por tipos de cambio y la normalización de financiamiento a distribuidores en América del Norte.

C. 45

Comportamiento de contratos de arrendamiento financiero

	Al 31 diciembre, 2025	2024
En millones de euros		
Pagos contractuales futuros de arrendamiento [1]	**6,749**	6,998
pagaderos [1]		
en el transcurso de un año	**2,248**	2,227
entre uno y dos años	**1,620**	1,625
entre dos y tres años	**1,327**	1,279
entre tres y cuatro años	**859**	956
entre cuatro y cinco años	**447**	506
más de cinco años	**248**	405
Valores residuales no garantizados [1]	**193**	186
Inversión bruta	**6,943**	7,184
Ingresos financieros no obtenidos	**-837**	-956
Valor en libros, bruto	**6,106**	6,227
Reservas para pérdidas	**-99**	-100
Valore en libros, neto	**6,007**	6,127

1 Los pagos contractuales futuros de arrendamiento, sus vencimientos y los valores residuales no garantizados al 31 de diciembre, 2024 se han ajustado debido a un error insignificante.

Reservas para pérdidas

El comportamiento de reservas para pérdidas por cuentas por cobrar por servicios financieros debido a pérdidas crediticias esperadas se muestra en la Tabla C 47

En 2025, se cargaron reservas para pérdidas por € 252 millones al Estado Consolidado de Resultados del segmento Financial Services (2024: € 298 millones).

La disminución en reservas se atribuye primordialmente a la utilización de reservas y la reducción de la cartera. Al 31 de diciembre de 2025, las reservas para pérdidas continúan en niveles elevados principalmente debido a la recesión en curso en el sector de transportes en América del Norte.

C. 46

Cuentas por cobrar por servicios financieros

	Al 31 diciembre, 2025			Al 31 diciembre, 2024		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Valor en libros, bruto	**12,848**	**13,839**	**26,688**	14,356	15,136	29,492
Ventas por financiamiento con clientes finales	**5,048**	**8,823**	**13,871**	5,582	9,775	15,357
Ventas por financiamiento con distribuidores	**5,788**	**923**	**6,711**	6,823	1,086	7,908
Contratos de arrendamiento financiero	**2,013**	**4,093**	**6,106**	1,952	4,275	6,227
Reservas para pérdidas	**-230**	**-348**	**-578**	-226	-373	-599
Valor en libros, neto	**12,618**	**13,491**	**26,109**	14,130	14,763	28,893

El valor en libros de cuentas por cobrar por servicios financieros con base en contratos modificados que se muestran en etapas 2 y 3 fueron por un importe de € 719 millones al 31 diciembre, 2025 (Diciembre 31, 2024: € 625 millones). Adicionalmente, al 31 diciembre, 2025 se reclasificaron valores en libros por € 57 millones en relación con modificaciones contractuales, de etapas 2 y 3 a etapa 1 (Diciembre 31, 2024: € 129 millones)[1].

Riesgos crediticios
La información sobre riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros se muestra en la Tabla C 48.

Por lo general, un incremento en cuentas por cobrar pendientes de pago genera un incremento en las reservas para pérdidas registradas

Al 31 diciembre, 2025, se pignoraron cuentas por cobrar por servicios financieros con un importe en libros de € 1,313 millones (Diciembre 31, 2024: € 1,973 millones) como garantía por pasivos por transacciones ABS (ver Nota 24. Pasivos por Financiamiento).

La Nota 34 – Gestión de riesgos financieros ofrece información adicional sobre riesgos financieros y el tipo de riesgo.

C. 47

Desarrollo de reservas para pérdida para cuentas por cobrar por servicios financieros debido a pérdidas crediticias esperadas

		Pérdida crediticia esperada durante la vida	
	Pérdida crediticia esperada 12 meses	sin deterioro crediticio	con deterioro crediticio
	(Etapa 1)	(Stage 2)	(Stage 3)
En millones de euros			
Saldo al 1 de enero de 2024	123	107	295	524
Adiciones	65	29	108	203
Cambio en la valuación	-29	27	196	194
Utilización	-3	-13	-97	-113
Reversiones	-59	-32	-96	-187
Transferencia a etapa 1	40	-28	-12	–
Transferencia a etapa 2	-6	15	-8	–
Transferencia a etapa 3	-3	-20	22	–
Conversión de divisas y otros cambios	-4	-6	-13	-22
Saldo al 31 de diciembre de 2024	124	79	396	599
Adiciones	**53**	**35**	**135**	**223**
Cambio en la valuación	**-18**	**38**	**163**	**183**
Utilización	**-2**	**-7**	**-178**	**-187**
Reversiones	**-64**	**-26**	**-112**	**-201**
Transferencia a etapa 1	**24**	**-17**	**-7**	**–**
Transferencia a etapa 2	**-8**	**13**	**-5**	**–**
Transferencia a etapa 3	**-3**	**-17**	**20**	**–**
Conversión de divisas y otros cambios	**-7**	**-4**	**-29**	**-40**
Saldo al 31 de diciembre de 2025	**100**	**94**	**384**	**578**

1 Las cifras del ejercicio anterior se ajustaron debido a un error insignificante.

C. 48

Riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar por servicios financieros

	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)	
Al 31 diciembre, 2025				
Valor en libros, bruto	**23,142**	**2,268**	**1,277**	**26,688**
del cual				
no vencido	**22,820**	**1,235**	**333**	**24,388**
vencidos 30 días y menos	**323**	**246**	**94**	**662**
vencidos 31 a 60 días	**–**	**381**	**172**	**553**
vencidos 61 a 90 días	**–**	**406**	**52**	**458**
vencidos 91 a 180 días	**–**	**–**	**223**	**223**
vencidos más de 180 días	**–**	**–**	**404**	**404**
Al 31 diciembre, 2024				
Valor en libros, bruto	27,015	1,428	1,049	29,492
del cual				
no vencidos	26,441	636	149	27,226
vencidos 30 días y menos	574	136	90	799
vencidos 31 a 60 días	–	454	49	503
vencidos 61 a 90 días	–	203	51	254
vencidos 91 a 180 días	–	1	324	325
vencidos más de 180 días	–	–	385	385

16. Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares

Los instrumentos de deuda negociables e inversiones similares con un valor en libros de € 2,275 millones al 31 diciembre, 2025 (Diciembre 31,2024: € 2 276 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 € 2,344 millones (2024: € 1,693 millones), a través de otros ingresos integrales por un importe de € 273 millones (2024: € 433 millones) así como instrumentos de deuda negociables e inversiones similares valuados a costo amortizado por un importe de € 108 millones (2024: $ 150 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 es principalmente atribuible al incremento en 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 C 44.

Al 31 de diciembre de 2025, los instrumentos financieros derivados en la contabilidad de coberturas incluyen la cobertura de una inversión neta con un valor en libros de € 127 millones (31 de diciembre, 2024: € 0 millones).

Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados se relacionan exclusivamente con instrumentos financieros derivados que no se utilizan en la contabilidad de coberturas.

Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos incluyen cuentas por cobrar por subsidiarias no consolidadas.

Al 31 de diciembre de 2025, se pignoraron activos con un valor en libros por un importe de € 148 millones (31 de diciembre, 2025. € 155 millones) como garantía por pasivos por financiamiento (ver la Nota 25. Pasivos por financiamiento).

La Nota 33. Instrumentos financieros incluye más información sobre los activos financieros.

C. 49

Otros activos financieros

	Al 31 diciembre, 2025			Al 31 diciembre, 2024		
En millones de euros	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	**–**	**223**	**223**	–	416	416
Registrados a valor razonable en otros ingresos integrales	**–**	**47**	**47**	–	97	97
Registrados a valor razonable a través de resultados	**–**	**140**	**140**	–	164	164
Valuados a costo amortizado	**–**	**35**	**35**	–	154	154
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	**202**	**152**	**355**	70	97	168
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	**22**	**–**	**22**	20	–	20
Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos	**912**	**221**	**1,133**	598	218	816
	1,137	**596**	**1,733**	688	732	1,420

18. Otros activos

La partida de otros activos no financieros se compone de los elementos que se muestran en la tabla C 50.

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.

C. 50

Otros activos

	Al 31 diciembre, 2025			Al 31 diciembre, 2024		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Reembolsos/devoluciones impuesto sobre la renta	**248**	**19**	**267**	262	20	282
Reembolsos/devoluciones impuesto sobre ventas y otros impuestos	**631**	**38**	**669**	713	21	734
Otros reembolsos esperados	**116**	**60**	**175**	150	60	210
Gastos amortizados	**240**	**66**	**306**	230	11	241
Otros activos diversos	**149**	**505**	**654**	235	302	537
	1,383	**687**	**2,070**	1,590	414	2,004

19. Inventarios

Los inventarios se integran como se muestra en la tabla C. 51.

C. 51
Inventarios

	Al 31 de diciembre,	
	2025	2024
En millones de euros		
Materias primas y suministros de fabricación	**1,464**	1,930
Trabajo en proceso	**1,742**	2,328
Artículos terminados, refacciones y productos para reventa	**3,985**	4,669
Pagos anticipados a proveedores	**19**	31
	7,209	9,012

En 2025, el importe de cancelación de inventarios a valor neto realizable registrado como gasto en costo de ventas fue por un importe de € 51 millones (2024: € 63 millones). Los inventarios que se espera recuperar o liquidar después de más de doce meses fueron por un importe de € 240 millones al 31 diciembre, 2025 (2024: € 245 millones) y son, primordialmente, refacciones.

La disminución en inventarios en € 1,803 millones en 2025 se debió, parcialmente, a menores volúmenes de producción y ventas.

Para garantizar obligaciones por cuentas de jubilación parcial y horas sabático acumuladas en Alemania, se pignoró una cartera de vehículos y refacciones incluidos en inventarios por € 137 millones (2024: € 190 millones) y activos fijos (activos en arrendamientos) por € 404 millones (2024: € 318 millones) como garantía a Daimler Truck Pension Trust e.V. al 31 diciembre, 2025.
.

20. Cuentas por cobrar comerciales

Las cuentas por cobrar comerciales (circulantes y no circulantes) se integran como se muestra en la tabla C 52.

C. 52
Cuentas por cobrar comerciales

	Al 31 de diciembre,	
	2025	2024
En millones de euros		
Importe bruto en libros - circulantes y no circulantes	**3,998**	4,648
Reservas para pérdidas	**-346**	-323
Importe neto en libros	**3,652**	4,325

Las cuentas por cobrar comerciales son cuentas por cobrar por contratos con clientes dentro del alcance de la NIIF 15.

El Grupo Daimler Truck transfirió cuentas por cobrar comerciales por un importe de € 25 millones (2024: € 160 millones) a bancos e instituciones financieras externos a cambio de efectivo y equivalentes de efectivo. Las cuentas por cobrar vendidos fueron dadas de baja ya que todos los riesgos y recompensas se transfirieron a bancos e instituciones financieras externos.

Reservas para pérdidas

El comportamiento de las reservas para pérdidas por cuentas por cobrar comerciales debido a pérdidas crediticias esperadas se muestra en la tabla C. 53
.

C. 53
Comportamiento de reservas para pérdidas para cuentas por cobrar comerciales debido a pérdidas crediticias esperadas

	Pérdida crediticia esperada durante la vida		Total
	sin deterioro crediticio (Etapa 2)	con deterioro crediticio (Etapa 3)	
En millones de euros			
Saldo al 1 de enero de 2024	37	110	147
Adiciones	9	1	9
Cambio en valuación	5	169	173
Utilización	-2	–	-2
Reversiones	-1	–	–
Transferencia a etapa 2	–	–	–
Transferencia a etapa 3	–	–	–
Conversión de divisas y otros cambios	2	-7	-4
Saldo al 31 de diciembre de 2024	50	273	323
Adiciones	**3**	**2**	**5**
Cambio en valuación	**1**	**–**	**1**
Utilización	**-6**	**–**	**-6**
Reversiones	**-3**	**–**	**-3**
Transferencia a etapa 2	**–**	**–**	**–**
Transferencia a etapa 3	**–**	**–**	**–**
Conversión de divisas y otros cambios	**-11**	**37**	**26**
Saldo al 31 de diciembre d 2025	**34**	**312**	**346**

Riesgos crediticios

La tabla C. 54 muestra la información sobre riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar comerciales.

La Nota 34 – Gestión de riesgos financieros, contiene más información sobre el riesgos financiero y los tipos de riesgos.

C. 54

Riesgos crediticios incluidos en cuentas por cobrar comerciales

	Pérdida crediticia esperada durante la vida		Total
	sin deterioro crediticio (Etapa 2)	con deterioro crediticio (Etapa 3)	
En millones de euros			
Al 31 de diciembre de 2025			
Importe en libros	**3,682**	**316**	**3,998**
De este			
no vencido	**3,105**	**107**	**3,212**
vencimiento 30 días y menos	**253**	**1**	**254**
vencimiento 31 a 60 días	**49**	**-**	**49**
vencimiento 61 a 90 días	**46**	**2**	**49**
vencimiento 91 a 180 días	**70**	**23**	**93**
vencimiento mayor a 180 días	**160**	**182**	**341**
Al 31 de diciembre de 2024			
Importe en libros	4,370	278	4,648
De este			
no vencido	3,499	122	3,621
vencimiento 30 días y menos	489	-	489
vencimiento 31 a 60 días	130	1	131
vencimiento 61 a 90 días	38	-	38
vencimiento 91 a 180 días	66	8	74
vencimiento mayor a 180 días	148	147	295

21. Capital

Los componentes individuales del capital y su comportamiento durante los años 2025 y 2024 se presentan en el Estado Consolidado de Cambios en el Capital del Grupo Daimler Truck, ver tabla C. 05.

Capital social.
Al 31 de diciembre de 2025, el capital social de Daimler Truck Holding AG era por un total de € 765,600,399 (31 de diciembre de 2024: € 791,868,289). El capital social está dividido en 765,600,399 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
La adquisición de acciones de tesorería se llevó a cabo en dos tramos vía la bolsa de valores como parte del programa concluido de recompra de acciones. Se adquirieron, en total, 57,351,483 acciones de tesorería entre el 2 de agosto de 2023 y el 1 de agosto de 2025. De este total, 16,173,237 acciones de tesorería se recompraron durante el período del informe a un costo de adquisición de € 616 millones (incluyendo gastos por la implementación del programa de recompra de acciones), que fueron informadas en la columna de "Acciones de Tesorería" del estado de cambios en el capital. El pasivo financiero actual por la máxima obligación del programa de recompra de acciones registrado en este contexto fue revertido por un importe de € 30 millones (2024: € 30 millones) y se dedujo de la "Utilidades retenidas consolidadas".

El 7 de julio de 2025, el Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG resolvió implementar un segundo programa de recompra de acciones. Con base en esta decisión, se recomprarán acciones de tesorería por un valor de hasta € 2.0 miles de millones (excluyendo costos incidentales de adquisición) en la bolsa de valores durante un período de hasta 24 meses.

En el período del informe 2025, se adquirieron acciones de tesorería exclusivamente como pare del primer programa de recompra de acciones. No se adquirió ninguna acción de tesorería en el ejercicio del informe 2025 como parte del segundo programa.

El 4 de noviembre de 2025, el Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG decidió cancelar 26,267,890 acciones de tesorería y reducir el capital social de la compañía en € 26,267,890. Por lo tanto, el capital social de Daimler Truck Holding AG después de la cancelación es por un importe de € 765,600,399 (2024: € 791,868,289).

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.

Reservas de capital
La reserva de capital es por un importe de € 14,334 millones atribuibles a la escisión y transacciones de aportación del año 2021 a las reservas de capital de conformidad con Sección 272 Apartado 2 No. 1 del HGB. En el ejercicio fiscal, las reservas de capital disminuyeron en € 26 millones debido a la cancelación de acciones de tesorería.

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 € 1,455 millones (€ 1.90 por acción sin valor nominal con derecho a dividendo) a los accionistas de la utilidad distribuible 2025 de Daimler Truck Holding AG y – de la utilidad distribuible restante – asignar €2,000 millones a utilidades retenidas y trasladar € 951 millones a ejercicios posteriores.

El importe de la distribución declarado considera las 765,600,399 acciones sin valor nominal con derecho a dividendos existentes al 31 de diciembre de 2025. En ese momento, la Compañía tenía 10,094,653 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).

Si 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 C. 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 2025, el Grupo tenía implementados Planes de Acciones Fantasma de Desempeño ("PPSP") de 2022 y el Plan de Capital Basado en Acciones Virtuales (VSEP) 2023 a 2025. 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. En el primer trimestre de 2025, el PPSP 2021 fue pagado.

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 C 55.

C. 55

Efectos de transacciones de pagos basados en acciones

	Gasto		Provisión 31 de diciembre,	
	2025	2024	**2025**	2024
En millones de euros				
PPSP /VSEP	**-49**	-76	**111**	205

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 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 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, los empleados 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 retorno sobe ventas (ROS, por sus siglas en inglés) de un grupo homólogo (promedio ponderado por ingresos).

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 C 56 muestra la integración 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.

C. 56

Integración de provisiones para pensiones y obligaciones similares

	Al 31 diciembre,	
	2025	2024
En millones de euros		
Provisión para prestaciones por pensiones	**412**	610
Provisión para otras prestaciones de jubilación	**496**	538
	908	1,149

Planes de pensiones con 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 del plan de pensiones en Alemania
La mayoría de los empleados en Alemania tienen planes de pensiones de prestaciones definidas; la mayor parte de estos planes para la fuerza laboral activa se basan en cuentas individuales de prestaciones de jubilación, a las cuales el Grupo Daimler Truck realiza aportaciones anuales. El monto de las aportaciones para los empleados pagados según convenios colectivos salariales depende de la clasificación tarifaria en el año respectivo o de sus ingresos correspondientes, y para los ejecutivos depende de sus respectivos ingresos. Para los compromisos adquiridos hasta 2011, las aportaciones se siguen convirtiendo en componentes de capital y se acreditan en las cuentas de pensiones individuales mediante la aplicación de factores fijos que dependen de la edad de la persona. Los factores de conversión incluyen un incremento de valor fijo. Para los compromisos contraídos a partir de 2011, el Grupo Daimler Truck garantiza como mínimo el valor de las aportaciones pagadas en un plan de saldo de efectivo (*cash-balance plan*). El pago en caso de jubilación o incapacidad se realiza como una renta vitalicia, en doce cuotas anuales o como un pago único.

Además, existen planes de prestaciones definida contratados previamente que dependen principalmente de la clasificación salarial del empleado al momento de pasar a la fase de beneficios y que otorgan una renta vitalicia.

Al igual que los planes de pensiones financiados por el empleador que ofrecen las empresas alemanas, a los empleados de algunas compañías también se les ofrecen diversos modelos de compensación diferida.

Las obligaciones de pensiones en Alemania relativas a los planes de beneficios definidos están financiadas por fondos de inversión. Los activos se mantienen dentro de acuerdos de fideicomiso contractuales (CTA, por sus siglas en inglés) entre Daimler Truck Pension Trust e.V. y Daimler Truck AG, Daimler Buses GmbH y Daimler Truck Financial Services GmbH en Alemania.

Planes de pensiones y activos del plan de pensiones en EE. UU.
En EE.UU. existen varios planes de pensiones de prestaciones definidas 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
Existen otros planes importantes principalmente en Suiza, en los que los planes de pensiones son esquemas basados en aportaciones que garantizan un interés crediticio mínimo y tasas de conversión fijas a la jubilación, y también proporcionan prestaciones adicionales como un porcentaje del salario asegurado en caso de incapacidad o muerte. 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.

En el Estado Consolidado de Situación Financiera, los activos y pasivos del subgrupo Mitsubishi Fuso se presentan como activos y pasivos disponibles para la venta al 31 de diciembre de 2025. Los importes en el estado de situación financiera para el ejercicio anterior se muestran en línea con el método de presentación anterior, de conformidad con NIIF.

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 la obligación neta por planes de pensiones con prestaciones definidas

La tabla C. 57 muestra el comportamiento de los factores relevantes.

La disminución en el valor presente de obligaciones por pensiones a € 5.4 miles de millones (31 de diciembre de 2024: € 6.5 miles de millones) estuvo compensada por el valor razonable de los activos del plan para financiar estas obligaciones por € 5.3 miles de millones (31 de diciembre de 2023: € 5.9 miles de millones). Estos cambios se atribuyen principalmente a liquidaciones de pensiones en EE. UU.

C. 57

Valor presente de obligaciones por pensiones de prestaciones definidas y valor razonable de los activos del plan

	2025				2024			
En millones de euros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros	Total	Planes Alemania	Planes EE. UU.	Otros
Valor presente de obligación por prestaciones definidas al 1 de enero	**6,452**	**4,222**	**1,799**	**432**	6,251	4,179	1,642	430
Costo de servicio actual	**154**	**102**	**40**	**12**	155	99	42	14
Costo por intereses	**219**	**131**	**66**	**22**	223	126	78	20
Aportaciones por participantes del plan	**3**	**1**	**–**	**1**	1	–	–	1
Utilidades (-)/pérdidas actuariales	**-330**	**-367**	**42**	**-5**	-81	-99	9	9
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por cambios en hipótesis demográficas	**-4**	**–**	**-7**	**3**	-2	-2	–	–
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por cambios en hipótesis financieras	**-308**	**-348**	**56**	**-17**	-104	-88	-10	-6
Utilidades (-)/pérdidas actuariales por ajustes de experiencias	**-18**	**-19**	**-8**	**9**	26	-9	19	15
Costo de servicios anteriores, reducciones y liquidaciones	**-433**	**–**	**-439**	**6**	19	1	18	–
Prestaciones de pensión pagadas	**-244**	**-132**	**-94**	**-17**	-243	-119	-100	-25
Reclasificación a pasivos relacionados con activos disponibles para la venta	**-157**	**–**	**–**	**-157**	–	–	–	–
Cambios en tipos de cambio de divisas y otros cambios	**-223**	**25**	**-206**	**-41**	126	36	109	-19
Valor presente de obligación por prestaciones definidas al 31 de diciembre.	**5,441**	**3,981**	**1,208**	**252**	6,452	4,222	1,799	432
Valor razonable de activos del plan al 1 de enero.	**5,889**	**4,043**	**1,576**	**270**	5,654	3,907	1,495	253
Resultado real sobre activos del plan	**318**	**202**	**119**	**-2**	276	222	38	15
Ingresos por intereses de activos del plan	**187**	**126**	**57**	**4**	191	119	69	4
Utilidades (-)/pérdidas actuariales	**132**	**75**	**62**	**-6**	85	104	-31	12
Aportación por el empleador	**75**	**33**	**34**	**8**	77	24	34	19
Aportaciones por participantes del plan	**1**	**–**	**–**	**1**	1	–	–	1
Prestaciones de pensiones pagadas	**-417**	**–**	**-417**	**–**	–	–	–	–
Resultado real sobre activos del plan	**-227**	**-132**	**-83**	**-12**	-220	-119	-88	-13
Reclasificación de activos disponibles para la venta	**-135**	**–**	**–**	**-135**	–	–	–	–
Cambios en tipos de cambio de divisas y otros cambios	**-176**	**25**	**-183**	**-19**	100	9	97	-5
Valor razonable de activos del plan al 31 de diciembre	**5,329**	**4,171**	**1,046**	**112**	5,889	4,043	1,576	270
Estado financiado al 31 diciembre	**-112**	**190**	**-163**	**-140**	-563	-179	-223	-161
pérdida actuarial debido a límite superior de activos	**–**	**–**	**–**	**–**	–	–	–	–
Pasivo por prestaciones definidas, neto	**-112**	**190**	**-163**	**-140**	-563	-179	-223	-161
registrado en otros activos	**300**	**239**	**59**	**2**	48	9	36	3
registrado en provisiones para pensiones y obligaciones similares	**-412**	**-49**	**-221**	**-142**	-610	-187	-259	-164

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 C 58 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 C 59 muestra los componentes del costo de pensiones que se incluyen en el Estado de Resultados Consolidado .

C. 58

Integración de los activos del plan

	Al 31 diciembre, 2025				Al 31 de diciembre, 2024			
	Total	Planes de Alemania	Planes de EE. UU.	Otros	Total	Planes de Alemania	Planes de EE. UU.	Otros
En millones de euros								
Instrumentos de capital	**1,320**	**1,078**	**217**	**24**	1,507	1,207	223	77
Bonos	**2,733**	**2,039**	**653**	**41**	3,008	1,838	1,023	147
Bonos gubernamentales	**927**	**652**	**256**	**19**	727	373	271	82
Bonos corporativos	**1,801**	**1,387**	**397**	**17**	2,281	1,465	751	65
Bonos con titulización	**5**	**–**	**–**	**5**	1	–	–	1
Otros instrumentos negociados en bolsa	**36**	**36**	**–**	**–**	32	31	–	–
Instrumentos negociados en bolsa	**4,089**	**3,153**	**871**	**66**	4,547	3,076	1,246	225
Instrumentos alternativos	**194**	**51**	**115**	**28**	188	34	132	22
Bienes inmuebles	**38**	**–**	**26**	**13**	42	–	29	13
Otros instrumentos no negociados en bolsa	**470**	**466**	**–**	**5**	453	448	–	5
Efectivo y equivalentes de efectivo	**537**	**502**	**34**	**1**	660	485	169	6
Instrumentos no negociados en bolsa	**1,240**	**1,018**	**175**	**47**	1,342	967	330	46
Valor razonable de activos del plan	**5,329**	**4,171**	**1,046**	**112**	5,889	4,043	1,576	270

C. 59

Costo de pensiones

	2025				2024			
	Total	Planes de Alemania	Planes de EE. UU.	Otros	Total	Planes de Alemania	Planes de EE. UU.	Otros
En millones de euros								
Costo de servicio actual	**-154**	**-102**	**-40**	**-12**	-154	-99	-42	-13
Costo de servicio anterior, reducciones y liquidaciones	**16**	**–**	**22**	**-6**	-19	-1	-18	–
Gasto por intereses, neto	**-32**	**-4**	**-9**	**-18**	-32	-7	-9	-16
	-170	**-106**	**-28**	**-36**	-205	-107	-69	-30

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 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 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 C 60 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 C 61.

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.

C. 60

Factores significativos para el cálculo de obligaciones de prestaciones definidas

	2025 Planes de Alemania	2024 Planes de Alemania	**2025** Planes de EE. UU..	2024 Planes de EE. UU.	**2025** Otros	2024 Otros
En porcentaje						
Tasas de descuento	**4.2**	3.4	**5.5**	5.7	**10.4**	6.0
Incremento esperado en el costo de vida[1]	**2.0**	2.0	**–**	–	**–**	–

1 Para planes de Alemania, los incrementos esperados en el costo de vida pueden afectar - dependiendo del diseño del plan de pensiones - la obligación ante los empleados 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 material en el importe de la obligación.

C. 61

Análisis de sensibilidad para el valor presente de obligaciones por pensiones de prestaciones definidas

		Al 31 diciembre, 2025				Al 31 de diciembre, 2024			
		Total	Planes de Alemania	Planes de EE. UU.	Otros	Total	Planes de Alemania	Planes de EE. UU.	Otros
En millones de euros									
Sensibilidad por tasas de descuento	0.25%	**-164**	**-104**	**-36**	**-23**	-186	-124	-50	-12
Sensibilidad por tasas de descuento	-0.25%	**142**	**110**	**38**	**-6**	192	131	52	8
Sensibilidad por incrementos esperados en el costo de vida	0.10%	**3**	**4**	**–**	**–**	5	5	–	–
Sensibilidad por incrementos esperados en el costo de vida	-0.10%	**-8**	**-4**	**–**	**-3**	-8	-5	–	-3
Sensibilidad por esperanza de vida	+1 año	**55**	**22**	**34**	**–**	71	24	48	–
Sensibilidad por esperanza de vida	-1 año	**-59**	**-20**	**-35**	**-4**	-76	-21	-50	-5

Efecto sobre flujos de efectivo futuros

El Grupo Daimler Truck actualmente planea realizar aportaciones por € 138 millones a sus planes de pensión para el año 2026. Por lo general, el importe final es determinado en el cuarto trimestre del ejercicio fiscal. En 2025, las asignaciones a los activos del plan fueron por un importe de € 75 millones (2024: € 77 millones).

El Grupo Daimler Truck espera realizar pagos por prestaciones de pensiones por € 226 millones en 2026.

La tabla C 62 muestra la duraciones promedio ponderadas de las obligaciones por prestaciones definidas.

C. 62
Duración promedio ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas

	2025	2024
En años		
Planes de Alemania	**14**	14
Planes de EE. UU.	**14**	13
Otros planes	**11**	10

Planes de pensiones con aportaciones definidas

Como planes de pensiones de aportaciones definidas, el Grupo Daimler Truck efectúa aportaciones definidas 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 20254, los gastos totales de planes de aportaciones definidas por operaciones continuas ascendieron a € 572 millones (2024: € 581 millones). De estos pagos, € 471 millones (2024: € 476 millones) se relacionan con planes de pensiones gubernamentales y € 101 millones (2024: € 106 millones) con planes de pensiones de aportaciones definidas

Prestaciones de cuidados de salud a la 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 totales no son financiados, los pasivos del balance general son iguales al valor presente de las obligaciones de prestaciones definidas por € 496 millones (31 de diciembre de 2024: € 538 millones). El gasto neto fue por un importe total de € 43 millones (2024: € 35 millones).

Los riesgos relacionados con compromisos por prestaciones de cuidados de salud a la jubilación son costos crecientes de cuidados de salud y menores aportaciones 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 C 63 muestra 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 2028.

La disminución en garantías de producto se debió principalmente a la caída en el tipo de cambio del dólar de EE. UU. contra el euro, así como a la reclasificación de saldos relacionados con operaciones discontinuadas.

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 2028.

Al 31 de diciembre de 2025, las provisiones por medidas de reestructuración de conformidad con el programa "*Cost Down Europe*" por un importe de € 324 millones fueron sustancialmente compensadas por menores provisiones por remuneración variable y para provisiones para bonos ejecutivos y de personal, que disminuyeron debido a menores adiciones así como efectos positivos por tipos de cambio.

Responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios.

Las provisiones por responsabilidad y riesgos de litigio y procedimientos regulatorios incluyen costos por diversos procedimientos legales, reclamos e investigaciones gubernamentales, que pueden , específicamente, resultar en pagos de compensación, daños punitivos u otras acciones costosas. Se esperan salidas de efectivo, principalmente por responsabilidad y riesgos de litigio, así como por procedimientos regulatorios dentro de un período hasta 2029.

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.

C. 63

Provisiones para otros riesgos

En millones de euros	Garantías de producto	Costos de personal y sociales	Riesgos de responsabilidad y litigio y procedimientos regulatorios	Otros	Total
Saldo al 1 de enero de 2024	2,231	1,790	923	360	5,303
Adiciones	1,432	873	226	274	2,804
Utilizaciones	-1,065	-1,015	-129	-162	-2,370
Reversiones	-223	-113	-22	-37	-395
Composición y efectos por cambios en las tasas de descuento	64	27	34	3	128
Reclasificación a pasivos relacionados con activos disponibles para la venta	–	–	–	–	–
Conversión de divisas y otros cambios	63	16	-23	-8	48
Saldo al 31 de diciembre de 2024	2,503	1,579	1,009	429	5,519
circulantes	1,110	940	251	280	2,580
no circulantes	1,393	638	758	149	2,939
Adiciones	**1,265**	**1,090**	**131**	**182**	**2,667**
Utilizaciones	**-1,026**	**-820**	**-159**	**-152**	**-2,157**
Reversiones	**-316**	**-126**	**-56**	**-49**	**-547**
Composición y efectos por cambios en las tasas de descuento	**45**	**8**	**26**	**1**	**79**
Reclasificación a pasivos relacionados con activos disponibles para la venta	**-124**	**-70**	**–**	**-12**	**-206**
Conversión de divisas y otros cambios	**-208**	**-45**	**-7**	**-19**	**-280**
Saldo al 31 de diciembre de 2025	**2,139**	**1,615**	**944**	**378**	**5,075**
circulantes	**1,011**	**801**	**182**	**221**	**2,215**
no circulantes	**1,129**	**814**	**762**	**156**	**2,861**

25. Pasivos por financiamiento

La tabla C 64 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 2025, los pasivos por financiamiento incrementaron principalmente debido a la emisión de bonos por € 6,360 millones. Además, los pasivos ante instituciones financieras incrementaron en € 695 millones, y se emitieron valores respaldados por activos (ABS) por un importe equivalente a € 638 millones.

Esto estuvo compensado por la amortización de bonos por un importe de € 3,858 millones, valores respaldados por activos y efectos positivos por tipos de cambio.

Al 31 de diciembre de 2025, los pasivos financieros por programas de papel comercial en diversas divisas fueron por un importe de € 345 millones.

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.

C. 64

Pasivos por financiamiento

	Al 31 diciembre, 2025			Al 31 diciembre, 2024		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Pagarés/bonos	**3,378**	**15,189**	**18,567**	3,995	13,166	17,161
Papel comercial	**345**	**–**	**345**	696	–	696
Pasivos ante instituciones financieras	**4,151**	**4,043**	**8,194**	4,167	3,332	7,499
Pasivos por transacciones ABS	**658**	**386**	**1,044**	1,008	638	1,646
Pasivos por arrendamientos	**155**	**391**	**546**	205	815	1,020
Préstamos y otros pasivos por financiamiento	**81**	**180**	**260**	223	192	415
Participaciones minoritarias (instrumentos con opción de venta) de conformidad con la NIC 32)	**–**	**237**	**237**	–	229	229
	8,767	**20,426**	**29,194**	10,293	18,373	28,666

26. Otros pasivos financieros

La tabla C. 65 muestra la integración de otros pasivos financieros.

Los pasivos financieros valuados a valor razonable a través de resultado están relacionados con instrumentos financieros derivados que no se utilizan en contabilidad de cobertura.

La Nota 33 - Instrumentos Financieros ofrece más información sobre otros pasivos financieros.

C. 65

Otros pasivos financieros

	Al 31 diciembre, 2025			Al 31 diciembre, 2024		
En millones de euros	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	**49**	**208**	**257**	62	423	485
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	**15**	**14**	**29**	6	22	28
Otros pasivos financieros diversos	**2,453**	**1,058**	**3,511**	2,659	1,233	3,892
Pasivos por garantías de valor residual resultantes de acuerdos de recompra	**405**	**949**	**1,354**	477	1,109	1,586
Pasivos por sueldos y salarios	**569**	**–**	**569**	550	–	550
Gastos por intereses devengados	**694**	**–**	**694**	719	–	719
Depósitos recibidos	**259**	**8**	**266**	288	19	306
Otros	**527**	**101**	**628**	625	105	730
	2,516	**1,280**	**3,797**	2,727	1,678	4,405

27. Ingresos diferidos

La tabla C. 66 muestra la integración de los ingresos diferidos.

La disminución durante 2025 se debió principalmente al diferimiento de ingresos por ventas resultante de acuerdos de recompra que se registran como arrendamientos operativos.

C. 66

Ingresos diferidos

	Al 31 diciembre, 2025			Al 31 diciembre, 2024		
En millones de euros	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
Ingresos diferidos resultantes de acuerdos de recompra que se registran como arrendamientos operativos	**319**	**631**	**950**	370	778	1,148
Diferimiento de pagos de renta anticipados recibidos de acuerdos de arrendamientos operativos	**37**	**16**	**53**	45	13	58
Otros ingresos diferidos	**23**	**16**	**39**	39	26	65
	379	**663**	**1,041**	454	817	1,271

28. Pasivos contractuales y por reembolsos

La tabla C 67 muestra la integración de Pasivos por contractuales y por reembolsos.

Otros pasivos contractuales y otros pasivos por reembolsos incluyen primordialmente pagos anticipados y ventas con derecho a devolución, respectivamente.

C. 67

Pasivos contractuales y por reembolsos

	Al 31 diciembre,	
	2025	2024
En millones de euros		
Pasivos contractuales	**3,416**	3,648
Contratos de servicio y mantenimiento y garantías extendidas	**2,805**	3,054
Otros pasivos contractuales	**611**	594
Pasivos por reembolsos	**599**	678
Obligaciones por transacciones de ventas	**462**	491
Otros pasivos por reembolsos	**137**	187
Pasivos contractuales y por reembolsos	**4,015**	4,326
circulantes	**2,014**	2,273
no circulantes	**2,002**	2,053

29. Otros pasivos

La tabla C. 68 muestra la integración de otros pasivos.

C. 68

Otros pasivos

	Al 31 diciembre, 2025			Al 31 diciembre, 2024		
	Circulantes	No circulantes	Total	Circulantes	No circulantes	Total
En millones de euros						
Pasivos por impuesto sobre la renta	**131**	**115**	**246**	184	132	316
Otros pasivos fiscales	**623**	**–**	**623**	590	1	591
Otros pasivos diversos	**107**	**19**	**126**	93	11	104
	861	**134**	**995**	867	144	1,011

30. Estado Consolidado de Flujos de Efectivo

La información presentada en las siguientes tablas para el Estado Consolidado de Flujos de Efectivo representa cifras del grupo, incluyendo los flujos de efectivo consolidados por operaciones discontinuadas.

Cálculo de fondos

Al 31 de diciembre de 2024 el efectivo y equivalentes de efectivo incluyeron fondos restringidos por € 4 millones (31 de diciembre de 2024: € 45 millones). Los fondos restringidos se relacionan principalmente con efectivo y equivalentes de efectivo en subsidiarias donde aplican controles de intercambio para que el Grupo Daimler Truck ha restringido el acceso a los fondos.

Durante 2025, el efectivo y equivalentes de efectivo incrementaron en € 2,095 millones después del ajuste por efectos del tipo de cambio. Esto refleja tanto entradas de efectivo por actividades de operación como entradas de efectivo por empréstitos en los mercados internacionales de dinero y capitales. En contraste, la amortización de pasivos financieros, dividendos pagados y el programa de recompra de acciones que se resolvió el 10 de julio de 2023, resultaron en importantes salidas de efectivo.

Durante 2024, el efectivo y equivalentes de efectivo disminuyeron en € 514 millones después del ajuste por efectos del tipo de cambio, principalmente debido a salidas de efectivo por actividades de inversión así como dividendos pagados y el programa de recompra de acciones. La disminución estuvo compensada por entradas de efectivo por actividades de operación y por la recaudación de fondos en los mercados internacionales de dinero y capitales.

Efectivo proveniente de actividades de operación

En 2025, la disminución en cuentas por cobras por servicios financieros, particularmente debido a la normalización esperada del financiamiento de inventarios de distribuidor en América de Norte, tuvo un impacto positivo en el flujo de efectivo por actividades de operación.

En 2024, el incremento en cuentas por cobrar por servicios financieros tuvo un efecto negativo en los flujos de efectivo de actividades de operación, impulsado principalmente por nuevos negocios en el segmento Financial Services.

Además, otros gastos e ingresos distintos a efectivo están relacionados principalmente con la participación del Grupo en utilidades por compañías registradas con el método de participación. Esto se explica en la Nota 14 - Inversiones registradas con el método de participación.

Los flujos de efectivo provenientes de actividades de operación en 2025 también fueron positivamente afectados por cuentas por cobrar comerciales vendidas a bancos externos e instituciones financieras por € 25 millones (2024: € 160 millones) y se hace referencia a las mismas en la Nota 20. Cuentas por cobrar comerciales

Algunas compañías dentro del Grupo Daimler Truck participan en diversos acuerdos de financiamiento de proveedores. Los importes cubiertos por los acuerdos se informan en cuentas por pagar comerciales, ya que la naturaleza y función de estos pasivos continúan igual que otras cuentas por pagar comerciales. Estos se describen en la Nota 33. Instrumentos Financieros

La tabla C. 69 muestra la integración de otros activos y pasivos de operación.

C. 69

Otros activos y pasivos de operación

En millones de euros	**2025**	2024
Provisiones	**-66**	256
Instrumentos Financieros	**19**	16
Otros activos y pasivos diversos	**-274**	-669
	-321	-397

La tabla C. 70 muestra flujos de efectivo adicionales incluidos en efectivo provenientes de actividades de operación.

C. 70

Flujos de efectivo incluidos en flujos de efectivo provenientes de actividades de operación

En millones de euros	**2025**	2024
Intereses pagados	**-262**	-163
Intereses recibidos	**400**	456
Dividendos recibidos por inversiones con método de participación	**6**	11
Dividendos recibidos por otras participaciones accionarias	**7**	25

Flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión

En 2025, los flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión incluyeron € 1,475 millones en relación con adiciones a propiedades, plantas y equipo y activos intangibles (2024: € 1,876 millones). Las salidas de efectivo también resultaron por el efecto neto de adquisición y enajenación de participaciones accionarias por un importe de € 313 millones (2024: € 1,876 millones).

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 por actividades de financiamiento
Las entradas 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). En contraste, resultaron salidas de efectivo por dividendos pagados a los accionistas de Daimler Truck Holding AG por € 1,462 millones, el programa de recompra de acciones que se resolvió el 10 de julio de 2023 por un importe de € 616 millones y las amortizaciones de pasivos por financiamiento en 2025.

La Tabla C 71 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 € 225 millones (2024: € 232 millones)).

C. 71

Cambios en pasivos por financiamiento por actividades de financiamiento[1]

En millones de euros	2025	2024
Saldo al 1 de enero[1]	**28,655**	25,747
Entradas netas de efectivo por pasivos por financiamiento	**2,673**	2,909
Efectos distintos a efectivo:		
Cambios en tipos de cambio extranjeros	**-1,991**	-91
Cambios en valuación de mercado y coberturas de divisas para pasivos por financiamiento	**183**	66
Cambios en pasivos por financiamiento por programa de recompra de acciones	**21**	-70
Cambios en valor razonable de derivados	**–**	-18
Otros cambios	**215**	113
Saldo al 31 diciembre [1]	**29,757**	28,655

1 Pasivos por actividades de financiamiento incluyen actividades de cobertura en relación con transacciones de financiamiento por € -8 millones al 31 de diciembre de 2025 (31 diciembre de 2024: € -10 millones; 1 enero 2024: € +20 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 como Daimler Truck 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 otros cuatro 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

La siguientes información sobre pasivos contingentes y otras obligaciones es aplicable tanto a operaciones continuas como discontinuadas.

Pasivos contingentes
Al 31 de diciembre de 2025, la mejor estimación posible de pasivos contingentes fue por € 719 millones (31 de diciembre de 2024: € 605 millones). Los pasivos contingentes principalmente relacionados con procedimientos legales y con compromisos financieros condicionales.

Otras obligaciones financieras
Al 31 de diciembre de 2025, las obligaciones contractuales por la adquisición de activos intangibles, propiedades, plantas y equipo y equipo en arrendamientos operativos fueron por un importe de € 394 millones (31 de diciembre de 2024: € 372 millones). Al 31 de diciembre de 2025, las otras obligaciones financieras fueron por un importe de € 589 millones (31 de diciembre de 2024: € 960 millones), que incluye compromisos de capital con las operaciones conjuntas Greenlane Infrastructure, LLC, Commercial Vehicle Charging Europe B.V. y Amplify Cell Technologies LLC

Además, el Grupo Daimler Truck ha emitido compromisos de deuda irrevocables. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, estos compromisos de deuda no han sido utilizados. La Nota 33. Gestión de Riesgos Financieros incluye información adicional sobre compromisos de deuda irrevocables.

Otras obligaciones financieras después de 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. El período de responsabilidad para estas obligaciones de pensiones es de diez años.

1 La cifra del ejercicio anterior se ha ajustado debido a un error significativo.

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 escisión 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

Los valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros que se presentan en las siguientes tablas se refieren a importes del Grupo, incluyendo activos y pasivos disponibles para la venta. Las cifras por utilidades y pérdidas y cambios en instrumentos financieros se refieren a actividades continuas y discontinuadas.

Valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros

La tabla C 72 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 valuados 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 C 72 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 2025.

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.

C. 72

Valores en libros y valores razonables de instrumentos financieros

	Al 31 diciembre, 2025		Al 31 diciembre, 2024	
En millones de euros	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Activos financieros				
Cuentas por cobrar por servicios financieros	**26,113**	**25,943**	28,893	28,635
Cuentas por cobrar comerciales	**4,248**	**4,248**	4,325	4,325
Efectivo y equivalentes de efectivo	**8,648**	**8,648**	6,553	6,553
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**2,725**	**2,725**	2,276	2,276
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	**273**	**273**	433	433
Registrados a valor razonable a través de resultados	**2,344**	**2,344**	1,693	1,693
Valuados a costo amortizado	**108**	**108**	150	150
Otros activos financieros				
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	**250**	**250**	262	262
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	**110**	**110**	97	97
Registrados a valor razonable a través de resultados	**140**	**140**	164	164
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	**22**	**22**	20	20
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	**355**	**355**	168	168
Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos	**943**	**943**	816	816
	43,304	**43,134**	43,312	43,054
Pasivos financieros				
Pasivos por financiamiento	**28,823**	**29,171**	27,646	27,816
Cuentas por pagar comerciales	**4,464**	**4,464**	4,629	4,629
Otros pasivos financieros				
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	**29**	**29**	28	28
Instrumentos financieros derivados utilizados en contabilidad de coberturas	**260**	**260**	485	485
Otros pasivos financieros diversos	**3,555**	**3,555**	3,892	3,892
Pasivos contractuales y por reembolsos				
Obligaciones por transacciones de ventas	**482**	**482**	491	491
	37,614	**37,962**	37,171	37,341

Acuerdos financieros con proveedores

El Grupo Daimler Truck participa en diversos acuerdos de financiación con proveedores. En virtud de estos acuerdos, los proveedores pueden optar por recibir el pago anticipado de sus facturas de una entidad financiera o un banco externo. En virtud de estos acuerdos, la entidad financiera o el banco externo se compromete a pagar los importes adeudados a los proveedores participantes en relación con las facturas adeudadas por el Grupo Daimler Truck, quien reembolsa a la entidad financiera o al banco externo al vencimiento de la factura o en una fecha posterior.

El Grupo Daimler Truck no ha dado de baja las cuentas por pagar originales relacionadas con los acuerdos, ya que no se obtuvo una liberación legal ni se modificaron sustancialmente los pasivos originales al celebrar los acuerdos.

Desde la perspectiva del Grupo Daimler Truck, los acuerdos, en promedio, no amplían significativamente las condiciones de pago más allá de las condiciones habituales acordadas con otros proveedores no participantes. Sin embargo, los acuerdos ofrecen a los proveedores participantes la ventaja del pago anticipado. El Grupo Daimler Truck tampoco incurre en intereses adicionales con la entidad financiera o el banco externo sobre los importes adeudados a los proveedores. Los importes sujetos a los acuerdos se incluyen en las cuentas por pagar comerciales, ya que su naturaleza y función son las mismas que las de otras cuentas por pagar.

La amplia gama de fechas de vencimiento se debe a la consolidación de las fechas de vencimiento de las empresas del grupo en diferentes países. Las fechas de vencimiento de cada empresa del grupo están sujetas a los acuerdos entre estas y sus proveedores, que varían en función de la normativa local aplicable, las directrices específicas de cada empresa y las negociaciones individuales.

La Tabla C. 73 muestra las condiciones contractuales de los acuerdos de financiación a proveedores, los acuerdos al inicio y al final del período contable y el rango de fechas de vencimiento de las cuentas por pagar comerciales comparables que no forman parte de un acuerdo de financiación a proveedores. Los importes ya pagados por los bancos a los proveedores se indican en la tabla.

C. 73

Acuerdos financieros con proveedores

	Al 31 diciembre,	
	2025	2024
En millones de euros		
Valor en libros de pasivos financieros		
Presentados en cuentas por pagar comerciales	225	221
- por las que los proveedores han recibido pago	216	210
Rango de fechas de vencimiento de pagos		
Cuentas por pagar comerciales que son parte del acuerdo (días después de fecha de factura)	30-90	30-90
Cuentas por pagar comerciales comparables que no son parte de un acuerdo (días después de fecha de factura)	7-90	7-90

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 C 74 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.

C. 74

Información de instrumentos financieros registrados sujetos a un acuerdo marco de neteo aplicable o acuerdo similar

	Al 31 diciembre, 2025			Al 31 diciembre, 2024		
En millones de euros	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
Otros activos financieros[1]	**377**	**-96**	**281**	187	-71	116
Otros pasivos financieros[2]	**290**	**-96**	**193**	513	-71	442

1 Los otros activos financieros que están sujetos a un acuerdo marco de neteo incluyen instrumentos financieros derivados que se incluyen en la contabilidad de coberturas y activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados (ver Nota 17. Otros activos financieros).
2 Los otros pasivos financieros que están 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).

Jerarquía de valuación
La tabla C 75 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.

C. 75

Jerarquía de valuación de activos y pasivos financieros registrados a valor razonable

	Al 31 diciembre, 2025				Al 31 diciembre, 2024			
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 e inversiones similares	**2,617**	**2,391**	**226**	**–**	2,126	1,620	507	–
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	**273**	**46**	**226**	**–**	433	40	393	–
Registrados a valor razonable a través de resultados	**2,344**	**2,344**	**–**	**–**	1,693	1,580	114	–
Instrumentos de capital e instrumentos de deuda	**250**	**107**	**36**	**107**	262	94	48	120
Registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	**110**	**105**	**–**	**4**	97	92	–	5
Registrados a valor razonable a través de resultados	**140**	**2**	**36**	**103**	164	1	48	115
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	**22**	**–**	**22**	**–**	20	–	20	–
Instrumentos financieros derivados utilizados en cont de coberturas	**355**	**–**	**355**	**–**	168	–	168	–
	3,244	**2,498**	**639**	**107**	2,576	1,714	742	120
Financial liabilities recognized at fair value								
Financial liabilities recognized at fair value through profit or loss	**29**	**–**	**9**	**20**	28	–	10	18
Derivative financial instruments used in hedge accounting	**260**	**–**	**260**	**–**	485	–	485	–
	290	**–**	**269**	**20**	513	–	495	18

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 C 76 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.

C. 76

Jerarquía de valuación de activos y pasivos financieros no registrados a valor razonable

	Al 31 diciembre, 2025				Al 31 diciembre, 2024			
	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	**25,943**	**–**	**25,943**	**–**	28,635	–	28,635	–
Valores razonables de pasivos financieros valuados a costo								
Pasivos por financiamiento	**28,934**	**16,482**	**12,451**	**–**	27,587	14,978	12,609	–
bonos	**18,880**	**16,482**	**2,398**	**–**	17,305	14,978	2,327	–
pasivos por transacciones ABS	**1,048**	**–**	**1,048**	**–**	1,664	–	1,664	–
otros pasivos por financiamiento	**9,006**	**–**	**9,006**	**–**	8,618	–	8,618	–
Otros pasivos financieros diversos	**3,555**	**–**	**3,480**	**75**	3,892	–	3,811	82

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 cotizados) o indirectamente (es decir, de precios).
3 Valuación a valor razonable se basa en información para la que no existe información de mercado observable.

Categorías de valuación
La Tabla C 77 muestra los valores en libros de los instrumentos financieros de acuerdo con categorías de valuación.

La Tabla C 77 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.

C. 77

Valores en libros de instrumentos financieros de conformidad con las categorías de valuación

En millones de euros	Al 31 de diciembre 2025	2024
Activos		
Activos financieros valuados a costo (amortizado)	**34,050**	34,609
Cuentas por cobrar por servicios financieros[1]	**20,103**	22,765
Cuentas por cobrar comerciales	**4,248**	4,325
Efectivo y equivalentes de efectivo	**8,648**	6,553
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**108**	150
Otras cuentas por cobrar y otros activos financieros diversos	**943**	816
Activos financieros registrados a valor razonable a través de otros ingresos integrales	**382**	530
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**273**	433
Instrumentos de deuda y capital	**110**	97
Activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados	**2,507**	1,878
Instrumentos de deuda negociables e inversiones similares	**2,344**	1,693
Instrumentos de deuda y capital	**140**	164
Otros activos financieros registrados a valor razonable a través de resultados[2]	**22**	20
Pasivos		
Pasivos financieros valuados a costo (amortizado)	**37,309**	36,648
Cuentas por pagar comerciales	**4,464**	4,629
Pasivos por financiamiento[3]	**28,823**	27,646
Otros pasivos financieros diversos[4]	**3,540**	3,882
Obligaciones por transacciones de ventas	**482**	491
Pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados[2]	**29**	28

1 Excluyendo cuentas por cobrar por arrendamientos por € 6,010 millones (31 diciembre, 2024: € 6,128 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 € 926 millones (31 diciembre, 2024: € 1,020 millones) ya que no se asignan a ninguna categoría de valuación.
4 Excluyendo garantías financieras por € 15 millones (31 diciembre, 2024: € 11 millones) ya que no se asignan a ninguna categoría de valuación.

Utilidades o pérdidas netas

La Tabla C 78 presenta las utilidades/pérdidas netas de los instrumentos financieros incluidos en el Estado de Resultados Consolidado para las operaciones continuas 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 € 253 millones (2024: € 479 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.

C. 78
Utilidades/pérdidas netas

En millones de euros	2025	2024
Instrumentos de deuda y capital registrados a valor razonable a través de resultados	**-15**	19
Otros activos y pasivos financieros registrados a valor razonable a través de resultados[1]	**26**	59
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	**2**	-
Activos financieros valuados a costo (amortizado)	**-455**	-470
Pasivos financieros valuados a costo (amortizado)	**-7**	19

1 Instrumentos financieros clasificados como disponibles para la venta; estos importes se relacionan con instrumentos financieros derivados no utilizados en contabilidad de cobertura.

Total de ingresos por intereses y total de gastos por intereses

La Tabla C 79 presenta el total de ingresos por intereses y el total de gastos por intereses por activos financieros 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).

C. 79
Total ingresos por intereses y total gastos por intereses

En millones de euros	2025	2024
Total ingresos por intereses	**2,786**	2,884
por activos y pasivos financieros valuados a costos (amortizados)	**2,593**	2,732
por activos financieros registrados a valor razonable en otros ingresos integrales	**193**	153
Total gastos por intereses	**-1,913**	-1,907
por activos y pasivos financieros valuados a costos (amortizados)	**-1,913**	-1,907

.

Información sobre 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 C 80 muestra los importes de las transacciones designadas como instrumentos de cobertura.

C. 80

Importes por transacciones designadas como instrumentos de cobertura

	Riesgo de divisa foránea		Riesgo de tasa de interés	
En millones de euros	Coberturas de flujo de efectivo[1]	Coberturas de inversión, netas[2]	Coberturas de flujo de efectivo[3]	Coberturas de valor razonable[3]
Al 31 diciembre, 2025				
Valor en libros de instrumentos de cobertura				
Otros activos financieros circulantes	**60**	**127**	**3**	**12**
Otros activos financieros no circulantes	**29**	**–**	**5**	**118**
Otros pasivos financieros circulantes	**9**	**–**	**4**	**39**
Otros pasivos financieros no circulantes	**–**	**–**	**51**	**156**
Cambios de valor razonable[4]	**200**	**126**	**-45**	**167**
Al 31 diciembre, 2024				
Valor en libros de instrumentos de cobertura				
Otros activos financieros circulantes	37	–	32	1
Otros activos financieros no circulantes	2	–	16	79
Otros pasivos financieros circulantes	55	–	2	5
Otros pasivos financieros no circulantes	30	–	32	361
Cambios de valor razonable[4]	-39	–	-6	40

1 Incluye el siguiente instrumento de cobertura: forwards de divisas
2 Incluye el siguiente instrumento de cobertura: opciones de divisas
3 Incluye el siguiente instrumento de cobertura: swaps de tasas de interés y swaps de tasas de interés de divisas cruzadas.
4 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 C 81.

C. 81

Coberturas de valor razonable

	Riesgo de tasa de interés	
	Al 31 diciembre,	
	2025	2024
En millones de euros		
Valores en libros de partidas cubiertas		
Pasivos por financiamiento, circulantes	**1,963**	2,275
Pasivos por financiamiento, no circulantes	**11,765**	9,092
ajustes de coberturas		
Pasivos por financiamiento, circulantes	**-23**	2
Pasivos por financiamiento, no circulantes	**-38**	-288
Cambios a valor razonable de partidas con cobertura[1]	**-168**	-40
Importe acumulado de ajustes de cobertura por coberturas inactivas que siguen en el Estado Consolidado de Situación Financiera.	**–**	-1

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 C 82

C. 82

Ineficacia de coberturas de valor razonable

	Riesgo de tasa de interés	
	2025	2024
En millones de euros		
Gasto por intereses	**-1**	–

Coberturas de flujo de efectivo
El Grupo Daimler Truck utiliza coberturas de flujo de efectivo para la cobertura de los riesgos cambiarios y riesgos de tasas de interés.

Los importes relacionados con estas partidas designadas como coberturas de flujo de efectivo se muestran en la Tabla C 83.

C .83

Coberturas de flujo de efectivo

	Al 31 diciembre, 2025		Al 31 diciembre, 2024	
	Riesgo divisa foránea	Riesgo tasa de interés	Riesgo divisa foránea	Riesgo tasa de interés
En millones de euros				
Cambios a valor razonable de partidas con cobertura[1]	**-200**	**45**	39	6
Saldo de reservas par instrumentos financieros derivados (antes de impuestos)				
Coberturas continuas	**115**	**-40**	-19	3
Coberturas discontinuadas/terminadas	**–**	**–**	–	–

1 Cambios de valor razonable de partidas cubiertas utilizadas para registrar ineficacia de coberturas.

Las utilidades y pérdidas por coberturas de flujo de efectivo y los efectos atribuibles a la porción ineficaz (porción ineficaz de cobertura) de las coberturas, se muestran en la tabla C. 84

C. 84

Utilidades/pérdidas sobre coberturas de flujo de efectivo[1]

En millones de euros		Riesgo de divisa foránea			Riesgo tasa de interés	
Partida en el Estado Consolidado de Resultados en las que se incluye ineficacia y reclasificaciones	Ingresos por ventas	Costo de ventas	Otros ingresos gastos/ financieros, netos	Costo de ventas	Gastos por intereses
2025					
Utilidades y pérdidas registradas en otros ingresos integrales	**170**	**30**	**–**	**-19**	**-26**
Reclasificación de eficacia de cobertura de otros ingresos integrales al Estado Consolidado de Resultados					
Para coberturas en las que ya no se espera que ocurran flujos de efectivo futuros	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Para coberturas que se han transferido debido a que la partida cubierta ha afectado resultados	**-49**	**-16**	**–**	**–**	**1**
2024					
Utilidades y pérdidas registradas en otros ingresos integrales	-1	-39	–	22	-28
Reclasificación de eficacia de cobertura de otros ingresos integrales al Estado Consolidado de Resultados					
Para coberturas en las que ya no se espera que ocurran flujos de efectivo futuros	–	–	–	–	–
Para coberturas que se han transferido debido a que la partida cubierta ha afectado resultados	-42	-3	–	–	-11

1 En 2025 y 2024, no se registró ineficacia de coberturas en el Estado Consolidado de Resultados.

Coberturas de inversión neta

El Grupo Daimler Truck cubre el riesgo EUR/JPY resultante de los activos netos de Mitsubishi Fuso. La cobertura se limita a la porción correspondiente a la acción saliente al momento de concluir la integración de Mitsubishi Fuso e Hino. Se adquirieron diversas opciones de compra al tipo de cambio EUR/JPY para esta cobertura, y no se registra ineficacia.

En la tabla C. 85 se muestran los importes relacionados con partidas designadas como coberturas de inversión neta.

C. 85

Coberturas de inversión neta

En millones de euros	Riesgo de divisa foránea Al 31 diciembre, 2025	2024
Cambios de valor razonable de las partidas cubiertas[1]	**-126**	–
Saldo de las reservas para instrumentos financieros derivados (antes de impuestos)		
Coberturas continuas	**127**	–
Coberturas discontinuadas/terminadas	**–**	–

1 Cambios de valor razonable de las partidas cubierta para registras ineficacia de cobertura

Las utilidades y pérdidas por coberturas de flujo de efectivo y los efectos atribuibles a la porción ineficaz (porción ineficaz de cobertura) de las coberturas se muestran en la tabla C. 86.

C. 86

Utilidades y pérdidas sobre coberturas de inversión neta[1]

	Riesgo de divisa foránea Al 31 de diciembre,	
	2025	2024
En millones de euros		
Partida en el Estado Consolidado de Resultados en las que se incluyen ineficacia y reclasificaciones	**Otros ingresos / gastos financieros, netos**	Otros ingresos / gastos financieros, netos
Utilidades y pérdidas registradas en otros ingresos integrales	**126**	-
Reclasificación de eficacia de coberturas de otros ingresos integrales al Estado Consolidado de resultados	**3,652**	4,325
Para coberturas en las que ya no se espera que ocurran flujos de efectivo futuros	**-**	-
Para coberturas que se han transferido debido a que la partida cubierta ha afectado a resultados	**-**	-

1 En 2025 no se registró ineficacia de coberturas en el Estado Consolidado de Resultados.

La tabla C. 87 muestra la reconciliación de las reservas para instrumentos financieros derivados.

C. 87

Reconciliación de reservas para instrumentos financieros derivados

	Reservas para instrumentos financieros derivados		Reservas para costos de cobertura	
	2025	**2024**	**2025**	2024
En millones de euros				
Saldo al 1 de enero	**-26**	35	**-17**	-31
Cambios en valores razonables (antes de impuestos)	**230**	-49	**-51**	-26
Riesgo de divisa foránea	**275**	-64	**-53**	-26
costos de cobertura por valores razonables de opciones[1]			**-11**	-
costos de cobertura de elementos forward[2]			**-42**	-26
Riesgo de tasa de interés	**-44**	-5	**2**	1
Reclasificación a resultados (antes de impuestos)	**-12**	-10	**38**	46
costos de cobertura por valores razonables de opciones[1]	**-13**	1	**38**	46
costos de cobertura de elementos forward[2]			**25**	-
Riesgo de tasa de interés	**1**	-11	**-**	-
Reclasificación del costo de adquisición de activos no financieros (antes de impuestos)	**-23**	-4	**-7**	-2
Riesgo de divisa foránea - adquisición	**-23**	-4	**-7**	-2
Impuestos sobre cambios en valores razonables y reclasificaciones	**-22**	22	**6**	-6
Saldo al 31 de diciembre	**147**	-26	**-31**	-17

1 Partidas cubiertas relacionadas con período de tiempo
2 Partidas cubiertas relacionadas con transacción.

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 rangos de vencimiento de las transacciones de cobertura que se muestran en la Tabla C 88.

Al 31 de diciembre de 2025, el Grupo Daimler Truck utilizó instrumentos financieros derivados con un vencimiento máximo de 108 meses (31 de diciembre de 2024: 114 meses) en la cartera como coberturas para riesgos de divisas resultantes de futuros flujos de efectivo de actividades de operación y/o financieras.

Valores nominales de los instrumentos financieros derivados.
La Tabla C 88 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 o de financiamiento o de gestión de la liquidez.

Los precios promedio de instrumentos financieros derivados clasificados por categoría de riesgo para los principales riesgos, están incluidos en la Tabla C 89.

En la Nota 34 – Gestión de riesgos financieros- se explica la cobertura de riesgos cambiarios y de riesgos de tasas de interés.

C. 88

Importes nominales de instrumentos financieros derivados utilizado en contabilidad de coberturas

	Al 31 diciembre, 2025				Al 31 diciembre, 2024			
	Vencimiento de importes nominales				Vencimiento e importes nominales			
	<1 año	1-5 años	>5 años	Total	<1 año	1-5 años	>5 años	Total
En millones de euros								
Riesgo de divisas extranjeras	**2,896**	**589**	**–**	**3,485**	2,560	1,145	–	3,706
Efectivo por coberturas	**1,461**	**589**	**-**	**2,050**	2,560	1,145	–	3,706
Coberturas por inversión neta	**1,435**	**-**	**-**	**1,435**	-	-	–	-
Riesgo de tasa de interés	**4,574**	**13,194**	**3,551**	**21,319**	5,245	11,132	2,766	19,143
Coberturas de valor razonable	**1,889**	**7,915**	**3,551**	**13,355**	1,724	6,386	2,766	10,875
Coberturas de flujo de efectivo	**2,685**	**5,279**	**–**	**7,964**	3,522	4,746	–	8,268

C. 89

Precios promedio de instrumentos de cobertura para los principales riesgos

	Al 31 de diciembre,	
	2025	2024
Riesgo de divisa foránea		
USD por €	**1.12**	1.09
AUD por €	**1.71**	1.67
GBP por €	**0.87**	0.88
JPY por €	**171**	160
Riesgo de tasa de interés		
Coberturas valor razonable		
Tasa de interés promedio - USD	**1.12%**	-2.66%
Tasa de interés promedio - CAD	**-0.08%**	-3.62%
Tasa de interés promedio - EUR	**-0.32%**	-0.87%
Coberturas flujos de efectivo		
Tasa de interés promedio - USD	**0.25%**	0.95%
Tasa de interés promedio - CAD	**-1.01%**	1.56%
Tasa de interés promedio - EUR	**-0.77%**	-0.36%
Tasa de interés promedio - BRL	**-1.15%**	2.11%
Tasa de interés promedio - MXN	**-0.45%**	-0.27%
Tasa de interés promedio - AUD	**-0.32%**	0.09%

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 C 90 presenta las posiciones de riesgo máximo en la fecha del informe.

C. 90

Máximas posiciones de riesgo de activos financieros, compromisos de deuda irrevocable y garantías financieras

		Máxima posición de riesgo Al 31 de diciembre,	
	Nota	**2025**	2024
En millones de euros			
Activos líquidos		**11,373**	8,829
Cuentas por cobrar por servicios financieros	15	**26,113**	28,893
Cuentas por cobrar comerciales	20	**4,248**	4,325
Instrumentos financieros derivados utilizados en la contabilidad de coberturas (solo activos)	17	**355**	168
Instrumentos financieros derivados no utilizados en la contabilidad de coberturas (solo activos)	17	**22**	20
Otras cuentas por cobrar financieras y otros activos financieros diversos	17	**943**	816
Compromisos de deuda irrevocable		**517**	331
Garantías financieras		**327**	310

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 las venta de los productos automotores del Grupo Daimler Truck. Como consecuencia de estas actividades, el Grupo Daimler Truck está expuesto a riesgo crediticio, el cual se monitorea y gestiona con base en normas, lineamientos y procedimientos definidos. Las declaraciones relacionadas con el riesgo crediticio de Financial Services se refieren al negocio completo de financiamiento y arrendamiento, salvo cuando 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 incluyen 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 solvencia crediticia 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 individuales. Al 31 de diciembre de 2025, la posición crediticia de los mayores 15 clientes fue por un total de 17 % de la cartera total (31 de diciembre de 2024: 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 se atribuyó principalmente al uso de reservas y disminución en la cartera. Al 31 de diciembre de 2025, las reservas por pérdidas permanecen en niveles altos debido a la recesión en curso en el sector de transporte en América del Norte. Las expectativas futuras se actualizan con regularidad para mostrar las perspectivas macroeconómicas actuales en el cálculo de la reserva 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 garantías grado inversión, por ejemplo:

- seguros de crédito;
- garantías bancarias, o
- cartas de crédito.

Estos procedimientos se definen en los lineamientos para créditos de exportación, que son de aplicación general en el Grupo.

Para reservas por pérdidas 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 esperadas hasta el vencimiento se consideran al momento del registro inicial.

Para más información sobre las cuentas por cobrar comerciales y el estado de las reservas por pérdidas, 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 bajo grado 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 2025 y el 2024, 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 2025, los compromisos de deuda irrevocables eran por un importe de € 517 millones (31 de diciembre de 2024: € 331 millones). Estos compromisos crediticios tenían un vencimiento menor a un año y no están sujetos a riesgo crediticio sustancial.

Garantías financieras

La máxima obligación potencial de pago resultante de garantías financieras al 31 de diciembre de 2025 fue por un importe de € 327 millones (31 de diciembre de 2024: € 310 millones) y al 31 de diciembre de 2025 incluyó pasivos por un importe de € 15 millones (31 de diciembre de 2024: € 11 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 (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 de efectivo del negocio de arrendamiento y financiamiento y 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 2025, el efectivo y equivalentes de efectivo fueron por un importe de € 8,648 millones (31 de diciembre de 2024: € 6,553 millones). En 2025, 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, la adquisición de fondos mutuos, impuestos sobre la renta pagados y un pago de dividendo a los accionistas de Daimler Truck Holding AG y el programa de recompra de acciones resuelto el 10 de julio de 2023.

El Grupo Daimler Truck participa de forma limitada en acuerdos de financiamiento con proveedores. Desde la perspectiva del Grupo Daimler Truck, estos acuerdos en ocasiones conllevan una ampliación de los plazos de pago. Además, los acuerdos ofrecen a los proveedores participantes la ventaja del pago anticipado. Esto no supone un riesgo de liquidez significativo para el Grupo Daimler Truck.

En la gestión de liquidez operativa, los fondos líquidos se consolidan en la mayor medida posible en base diaria, incluyendo mediante el uso de procedimientos de fondo común de efectivo. 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 financieros 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. El 11 de junio de 2024, S&P Global Ratings subió la calificación crediticia a largo plazo del Grupo Daimler Truck de BBB+ a A-. 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 marzo de 2024, se firmó una nueva línea de crédito revolvente por € 5.0 miles de millones con un consorcio de bancos internacionales. La línea de crédito tiene una vigencia de cinco años con dos opciones de prórroga de un año. Al mismo tiempo, la línea de crédito por € 5.0 miles de millones que existe desde agosto de 2021 terminó. En el primer trimestre de 2025, se ejerció la primera opción de prórroga, ampliando la vigencia de la línea de crédito a marzo de 2030. Daimler Truck no pretende hacer retiros de la línea de crédito

La tabla C. 91 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 2025.

La Nota 25 – Pasivos por financiamiento- también proporciona información sobre los pasivos por financiamiento del Grupo Daimler Truck..

C. 91

Panorama general de pasivos y garantías financieras[1]

En millones de euros	Total	2026	2027	2028	2029	2030	≥ 2031
Pasivos por financiamiento[2]	33,158	10,081	7,492	5,999	2,701	2,649	4,236
pasivos por arrendamiento	1,014	228	195	155	122	94	220
Instrumentos financieros derivados[3]	951	268	170	276	35	30	172
con liquidación bruta	441	14	39	225	11	11	141
Salidas de efectivo	1,230	78	70	739	12	13	317
Entradas de efectivo	-790	-63	-32	-514	-2	-2	-177
con liquidación neta	510	253	131	51	25	19	31
Salidas de efectivo	510	253	131	51	25	19	31
Cuentas por pagar comerciales[4]	4,464	4,456	4	–	–	–	4
Otros pasivos financieros diversos excluyendo intereses devengados y pasivos por garantías financieras	2,846	1,792	368	233	189	99	164
Obligaciones por transacciones de ventas	482	482	–	–	–	–	–
Compromisos de deuda irrevocables[5]	517	517	–	–	–	–	–
Garantías financieras[6]	327	327	–	–	–	–	–
	42,746	17,923	8,034	6,509	2,925	2,778	4,576

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 de vencimiento.
b) Los flujos de efectivo de instrumentos financieros 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 potenciales 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 conjuntos y operaciones conjuntas, 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 financieros

La naturaleza mundial de sus negocios expone al Grupo Daimler Truck a riesgos importantes riesgos 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.

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 las de los tipos de cambio de divisas extranjeras y tasas de interés 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 cambios de 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 utilizando el enfoque de simulación histórica (hasta el 31 de diciembre de 2024, el enfoque del método de varianza-covarianza).

En el enfoque de simulación histórica, el valor actual de mercado de la cartera de instrumentos financieros del Grupo se determina al inicio del cálculo del Valor en Riesgo. En el siguiente paso, se mapean los factores relevantes de riesgo del mercado, tales como tipos de cambio individuales, tasas de interés de plazos específicos o volatilidades de opciones, utilizando sus retornos diarios relativos observados dentro de una ventana definida de observación. La utilidad y pérdida simuladas en el valor de cartera al final del período de tenencia derivados de esta forma resultan en una distribución empírica y clasificada. La pérdida potencial de una cartera dentro de un horizonte temporal definido con un nivel de confianza definido que resulta de esto indica el Valor el Riesgo.

Riesgo de tasa de interés

Gestión 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 el euro, el dólar de EE. UU., la libra británica, el dólar australiano, el yen japonés y el rand de Sudáfrica. 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 Daimler Truck 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.

El Grupo Daimler Truck utiliza un modelo de referencia para determinar los coeficientes de cobertura objetivo para los flujos de efectivo de operación proyectados. El horizonte de cobertura está limitado naturalmente por la incertidumbre con respecto a los flujos de efectivo en un futuro lejano y, cuando resulte aplicable, la disponibilidad limitada 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 automotrices 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 C 92 muestra el valor en riesgo al cierre del período del riesgo cambiario por instrumentos financieros derivados, separados en condicional e incondicional, que celebraron principalmente en relación con las operaciones del negocio vehicular. Las operaciones subyacentes en las que se basan 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 C 88.

C. 92

Valor en riesgo por riesgo de tipo de cambio y riesgo de tasa de interés

En millones de euros	2025 Cierre del período	2024 Cierre del período
Riesgo de tipo de cambio		
Por instrumentos financieros derivados incondicionales	**28**	53
Por instrumentos financieros derivados condicionales	**17**	–
Riesgo de tasa de interés	**48**	20

Contabilidad de coberturas. Al designar instrumentos financieros derivados, se aplica un coeficiente de cobertura de 1. Además, los volúmenes respectivos, curvas de tasa de interés y divisas 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 la transacción subyacente y la transacción de cobertura garantizando la consistencia de la divisa, su volumen y vencimiento. No se designan componentes forward en la relación de cobertura, sino que se difieren como sin efecto alguno sobre los ingresos y se registran en el estado de resultados o como ajuste al costo de activos no financieros. 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:

- Los cambios en el riesgo crediticio al valuar el instrumento de cobertura utilizado, que no se reflejan en el cambio del riesgo de tipo de cambio cubierto.
- Cambios en la programación de transacciones con cobertura.

En 2025, el comportamiento del valor en riesgo por cobertura de divisas extranjeras estuvo impulsado primordialmente por menores volúmenes de derivados.

Por lo general las inversiones en activos líquidos o actividades de refinanciamiento son seleccionadas para minimizar los posibles riesgos cambiaros. Los riesgos de transacciones que resultan de activos o pasivos líquidos que resultan de la inversión o refinanciamiento del Grupo Daimler Truck en los mercados de dinero o capitales por lo general son, por lo general, cubiertos contra riesgos del tipo de cambio en el momento de la inversión o del refinanciamiento utilizando instrumentos financieros derivados apropiados (por ejemplo swaps de tasas de interés de divisas cruzadas) de conformidad con los lineamientos internos del Grupo.

Debido a que los riesgos del tipo de cambio 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 ("Riesgo de conversión"). Para fines de los Estados Financieros Consolidados, 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 tasa de interés

El riesgo de tasas de interés es el riesgo de que el valor razonable o 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. Sin embargo, 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 y Contraloría del Grupo, 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 tasas de interés fijas, el Grupo Daimler Truck también utiliza instrumentos financieros derivados (por ejemplo, swaps de tasa de interés). Por lo tanto, la evaluación de la posición de riesgo de tasas de interés se basa en la comparación de activos y pasivos en relación con sus vencimientos correspondientes, incluyendo el impacto de los instrumentos financieros derivados relevantes.

Los instrumentos financieros derivados también se utilizan 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 C 92 muestra el valor en riesgo al cierre del período para 2025 y 2024 para instrumentos financieros sensibles a la tasa de interés e instrumentos financieros derivados del Grupo Daimler Truck, incluyendo los instrumentos financieros de los negocios de ventas por financiamiento.

Los pasivos por arrendamiento no se incluyen en el valor en riesgo del riesgo de tasas de interés y . 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.

El comportamiento del valor en riesgo del riesgo de tasa de interés en 2025 fue principalmente determinado por cambios en 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 del objeto cubierto y el instrumento de cobertura así como las fechas de vencimiento respectivas. 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 2025 no se llevó 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 en el riesgo de precios de *commodities* con cobertura.
– Cambios en las programaciones de las transacciones con cobertura.

Al 31 de diciembre de 2025, los valores nominales de derivados no designados en una relación de cobertura fueron por un importe de € 1,101 millones por cobertura de riesgos del tipo de cambio (31 de diciembre 2024: € 1,909 millones) y € 0 millones por cobertura de riesgos de tasa de interés (31 de diciembre de 2024: € 19 millones), así como € 50 millones (31 de diciembre 2024: € 57 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 segmento

Segmentos 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. La información por segmentos incluye las operaciones continuas y discontinuadas.

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, Trucks Asia, Daimler Buses y Financial Services.

A partir del 1 de enero de 2025, Daimler Truck ha integrado sus negocio en China e India del segmento Truck Asia en el segmento Mercedes-Benz, formando así un segmento mundial Mercedes-Benz Trucks. Todas las demás actividades del segmento Trucks Asia no se ven afectadas por esta reorganización. Adicionalmente, existieron impactos significativos en los segmentos Trucks North America y Daimler Buses resultantes de los cambios en las asignaciones y ningún impacto en el segmento Financial Services. Las nuevas asignaciones no tienen impacto a nivel del Grupo Daimler Truck. El período comparativo se ha reformulado de conformidad.

El segmento Trucks North America desarrolla, fabrica y vende camiones con las marcas Freightliner y Western Star. La gama de productos del segmento también incluye autobuses de Thomas Built Buses, así como chasis de autobuses de la marca Freightliner Custom Chassis Corp en América del Norte.

El segmento Mercedes-Benz Trucks desarrolla, fabrica y vende camiones de la marca Mercedes Benz, incluyendo soluciones fuera de caminos, y vende camiones de la marca FUSO en Europa y América Latina (excluyendo a México). Con la integración de los negocios de China e India en el segmento Mercedes-Benz Trucks, el 1 de enero de 2025, el segmento desarrolla, fabrica y vende camiones y autobuses bajo la marca BharatBenz. Daimler Truck China es el segmento de Mercedes-Benz que opera en China, vendiendo camiones Mercedes-Benz importados así como unidades de tractor Mercedes-Benz fabricadas localmente. En la actualidad, Daimler Truck sostiene discusiones sobre el futuro de sus negocios en China con sus socios.

El segmento Trucks Asia incluye el subgrupo Mitsubishi Fuso (operaciones discontinuadas). Resultan desviaciones primordialmente de asignaciones relacionadas a funciones corporativas. El segmento desarrolla, fabrica y vende camiones y autobuses de las marcas FUSO y RIZON.

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 automotrices 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 interna de administración 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 información por segmento se ha expandido para incluir costos de operación, así como otros ingresos y gastos. Los ingresos por costos repercutidos entre los segmentos no se informa en base bruta, lo que está en línea con la estructura interna de administración e información.

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, con excepción de los costos repercutidos. De conformidad con la estructura interna de administración e información, los ingresos por costos internos repercutidos se compensan contra los costos de operación relacionados dentro del segmento respectivo. 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 relacionados con las actividades operativas. 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 los vehículos 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 (incluyendo adiciones por combinaciones de negocios) al grado en que 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 C 93 presenta información por segmentos en y para los ejercicios fiscales 2025 y 2024.

C. 93

Información por segmento

En millones de euros	Trucks North America[1]	Mercedes-Benz Trucks[2]	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total Segmentos	Reconciliación	Suma de operaciones continuas y discontinuadas
2025								
Ingresos por ventas externas	**18,625**	**17,288**	**4,435**	**5,751**	**3,287**	**49,387**	**–**	**49,387**
Ingresos por ventas entre segmentos	**98**	**2,450**	**383**	**211**	**189**	**3,331**	**-3,331**	**–**
Total ingresos por ventas	**18,723**	**19,738**	**4,818**	**5,963**	**3,476**	**52,718**	**-3,331**	**49,387**
Costo de ventas	**-15,409**	**-15,907**	**-3,892**	**-4,732**	**-3,004**	**-42,944**	**3,183**	**-39,761**
Gastos de ventas	**-393**	**-1,802**	**-448**	**-307**	**-133**	**-3,082**	**168**	**-2,914**
Gastos de administración	**-375**	**-733**	**-163**	**-185**	**-213**	**-1,668**	**-48**	**-1,717**
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados	**-746**	**-886**	**-148**	**-187**	**–**	**-1,967**	**-257**	**-2,224**
Utilidades/pérdidas por inversiones registradas con el método de participación, netas	**-16**	**-25**	**6**	**2**	**7**	**-26**	**-129**	**-155**
Otros ingresos/gastos	**46**	**313**	**32**	**40**	**24**	**455**	**-126**	**329**
Utilidad/pérdida por segmento (EBIT)	**1,831**	**698**	**206**	**594**	**157**	**3,486**	**-541**	**2,945**
31. Dic. 2025								
Activos por segmento	**6,493**	**15,311**	**3,713**	**4,156**	**30,884**	**60,557**	**410**	**60,967**
valores en libros de inversiones método de participación	**359**	**71**	**114**	**10**	**9**	**562**	**445**	**1,008**
Pasivos por segmento	**5,866**	**9,433**	**1,317**	**2,930**	**27,919**	**47,465**	**-1,687**	**45,778**
Adiciones a activos no circulantes	**433**	**1,802**	**205**	**357**	**516**	**3,313**	**2**	**3,315**
inversiones en activos intangibles	**79**	**211**	**9**	**42**	**11**	**354**	**5**	**358**
inversiones en propiedades, plantas y equipo	**285**	**580**	**85**	**152**	**11**	**1,113**	**5**	**1,117**
Depreciación y amortización de activos no circulantes	**275**	**925**	**216**	**199**	**297**	**1,911**	**-102**	**1,809**
amortización de activos intangibles	**4**	**76**	**37**	**18**	**7**	**143**	**-7**	**136**
depreciación de propiedades, plantas y equipo (incl. activos por derecho de uso)	**246**	**520**	**151**	**81**	**14**	**1,012**	**-72**	**940**

1 El resultado del segmento en el segundo trimestre de 2025 estuvo significativamente impactado por la baja en cuentas distinta a efectivo de costos de desarrollo capitalizados por un importe de -€ 148 millones (hacer referencia a la nota 6).
2 El resultado del segmento en 2025 estuvo significativamente afectado por una partida especial de -€ 331 millones en relación con el programa "*Cost Down Europe*". Además, existió un impacto por la baja en cuentas distinta a efectivo de costos de desarrollo capitalizados por un importe de -€ 70 millones en el segundo trimestre de 2025 (hacer referencia a la nota 6).

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks[1]	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Total Segmentos	Reconciliación[2]	Suma de operaciones continuas y discontinuadas
En millones de euros								
2024[3]								
Ingresos por ventas externas	23,621	17,852	4,380	4,991	3,234	54,077	–	54,077
Ingresos por ventas entre segmentos	163	2,716	605	223	101	3,808	-3,808	–
Total ingresos por ventas	23,784	20,568	4,984	5,215	3,334	57,885	-3,808	54,077
Costo de ventas[4]	-19,247	-16,275	-3,989	-4,222	-2,876	-46,609	3,568	-43,041
Gastos de ventas[4]	-458	-2,021	-491	-282	-140	-3,391	79	-3,312
Gastos de administración[4]	-457	-843	-174	-193	-216	-1,883	-130	-2,013
Costos de investigación y desarrollo no capitalizados[4]	-653	-610	-137	-173	–	-1,573	-203	-1,776
Utilidades/pérdidas por inversiones registradas con el método de participación, netas	-14	-195	9	2	1	-198	-405	-603
Otros ingresos/gastos	50	298	23	79	2	451	-191	260
Utilidad/pérdida por segmento (EBIT)	3,005	922	225	425	106	4,683	-1,091	3,592
31. Dic. 2024[3]								
Activos por segmento	7,732	14,962	4,194	3,944	33,543	64,376	745	65,122
valores en libros de inversiones método de participación	214	55	116	9	1	395	417	812
Pasivos por segmento	6,998	9,075	1,364	2,899	30,516	50,852	-1,421	49,431
Adiciones a activos no circulantes	523	2,105	168	329	770	3,895	-255	3,640
inversiones en activos intangibles	103	216	16	23	13	371	87	459
inversiones en propiedades, plantas y equipo	363	822	98	125	10	1,417	–	1,417
Depreciación y amortización de activos no circulantes	298	1,006	216	192	250	1,962	12	1,974
amortización de activos intangibles	4	59	40	19	10	132	6	138
depreciación de propiedades, plantas y equipo (incl. activos por derecho de uso)	266	504	149	77	14	1,009	6	1,015

1 En el período comparativo, existió una partida especial de - € 120 millones, derivada del deterioro total del valor contable de la inversión en capital de Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) en el segundo trimestre de 2024, además del deterioro de cuentas por cobrar por un importe de -€ 180 millones en el tercer trimestre de 2024 por la discusión, aún en curso, sobre el futuro del negocio en China.

2 En 2024, el resultado de los segmentos Mercedes-Benz Trucks (menos € 169 millones) y Trucks Asia (menos € 32 millones) se vio significativamente afectado por la partida especial relacionada con el deterioro de las cuentas por cobrar, debido a las conversaciones en curso con nuestro socio en relación con nuestro negocio en China.

3 En la reconciliación, una partida especial derivada del deterioro del valor contable de la inversión en capital de cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) redujo el resultado en menos € 281 millones.

4 La asignación ajustada por segmento al 1 de enero de 2025 ha sido reformulada en el período comparativo.

5 La información comparativa ha sido ajustada debido a reclasificaciones dentro de costos de operación (hacer referencia a la nota 1).

Reconciliación

La reconciliación de los importes de los segmentos para el Grupo Daimler Truck se muestra en la tabla C 94

Otras actividades comerciales y partidas corporativas incluyen principalmente gastos de operación por € 324 millones en relación con las actividades comerciales de conducción autónoma del Grupo Daimler (2024: € 244 millones) y gastos por instrumentos de capital valuados a valor razonable a través de resultados por € 14 millones (2024: € 7 millones).

La depreciación programada y las inversiones registradas con el método de participación de activos no circulantes disponibles para la venta ya no se registran desde el 6 de junio de 2025. Los costos de operaciones discontinuadas en relación con la transacción se registraron en la partida “Otras actividades comerciales y partidas corporativas”.

Ingresos y activos no circulantes por región

En relación con la información sobre regiones geográficas, los ingresos por ventas 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 C 95.

C. 94

Reconciliación de los segmentos a Estados Financieros del Grupo

En millones de euros	2025	2024
Ingresos por ventas como se muestran en información por segmento	**49,387**	54,077
menos ingresos por ventas por operaciones discontinuadas	**3,857**	3,904
Total ingresos por ventas como se muestran en el Estado Consolidado de Resultados	**45,530**	50,173
Total utilidad de segmentos (EBIT)	**3,486**	4,683
Utilidad/pérdida sobre inversiones método participación	**-129**	-405
Otras actividades comerciales y partidas corporativas	**-407**	-598
Eliminaciones	**-5**	-88
EBIT como se muestra en información por segmento	**2,945**	3,592
menos EBIT por operaciones discontinuadas	**316**	230
EBIT del Grupo	**2,630**	3,363
Total activos de segmentos	**60,557**	64,376
Valor en libros de inversiones con método d participación	**445**	417
Activos impuesto sobre la renta[1]	**2,262**	2,571
Oras actividades comerciales y partidas corporativas	**926**	661
Eliminaciones	**-3,223**	-2,904
Activos de segmentos del Grupo	**60,967**	65,122
Activos financieros no asignados (incluyendo liquidez) y activos por pensiones y obligaciones similares[1]	**11,563**	8,732
Total activos del Grupo	**72,530**	73,854
Total pasivos de segmentos	**47,465**	50,852
Pasivos por impuesto sobre la renta[1]	**68**	2
Otras actividades comerciales y partidas corporativas	**1,200**	1,177
Eliminaciones	**-2,955**	-2,601
Pasivos de segmentos del Grupo	**45,778**	49,431
Pasivos financieros no asignados y pasivos por pensiones y obligaciones similares[1]	**4,684**	1,572
Total capital del Grupo	**22,068**	22,850
Total capital y pasivos del Grupo	**72,530**	73,854

1 Excluyendo asignaciones al segmento Financial Services.

C. 95

Ingresos por ventas y activos no circulantes por región

	Ingresos por ventas		Activos no circulantes[1]	
En millones de euros	**2025**	2024	**Dic. 31, 2025**	Dic. 31, 2024
Europa	**17,415**	16,236	**9,595**	9,316
Alemania	**6,189**	6,116	**7,293**	7,115
América del Norte	**20,301**	25,566	**3,253**	3,716
Estados Unidos	**17,098**	20,419	**2,598**	3,047
Asia	**6,084**	6,050	**1,893**	2,134
Japón	**3,289**	3,291	**1,658**	1,870
América Latina[2]	**4,181**	4,249	**602**	585
Otros mercados	**1,405**	1.975	**256**	253
	49,387	54,077	**15,600**	16,003

1 Activos no circulantes incluyen activos intangibles, propiedades, plantas y equipo y equipo en arrendamientos operativos.
2 Excluyendo a México.

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, se indica creación de valor desde la perspectiva del accionista

El índice 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 2025, 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 2024.

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.

La tabla C 96 muestra la base del capital del Negocio Industrial, incluyendo activos y pasivos disponibles para venta, así como la base del capital del segmento Financial Services.

C. 96

Base del capital del Negocio Industrial y el segmento Financial Services

En millones de euros	2025	2024	Cambio %
Base del capital del Negocio Industrial - activos netos de operación promedio			
Activos intangibles	**3,015**	3,156	-4
Propiedades, plantas y equipo	**8,218**	8,356	-2
Inventarios	**8,134**	8,899	-9
Cuentas por cobrar comerciales	**3,844**	3,770	+2
Otros activos	**4,610**	4,826	-4
Activos de operación[1]	**27,821**	29,007	-4
Cuentas por pagar comerciales	**-4,341**	-4,529	-4
Otros pasivos	**-13,449**	-14,383	-6
Pasivos de operación[1]	**-17,791**	-18,912	-6
Activos netos de operación[1]	**10,030**	10,095	-1
Activos netos de operación promedio[1]	**10,608**	11,198	-5
Base del capital del segmento Financial Services - capital promedio			
Capital	**2,965**	3,027	-2
Capital promedio[2]	**2,979**	2,678	+11

1 Los activos netos de operación promedio se calculan con base en los valore al cierre de cada trimestre. Estos se determinan como el promedio de cada trimestre. La liquidez, al igual que los impuestos sobre la renta y pensiones no se incluyen en el cálculo d los activos netos de operación.

2 El capital promedio se calcula con base en los valores al cierre de cada trimestre.

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 2025 y 2024. La utilidad atribuible a los accionistas del Grupo Daimler Truck (básica y diluida) es por un importe de € 1,970 millones (2024: € 2,900 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 2025.

Durante el ejercicio fiscal 2025, el número promedio ponderado de acciones en circulación fue 769 millones y para el cuarto trimestre de 2025 766 millones.

La tabla C. 97 muestra el numerador y el denominador para el cálculo de utilidades por acción. Los valores que se muestran se refieren al total de operaciones continuadas y discontinuadas.

C. 97

Utilidades por acción

	2025	2024
En millones de euros		
Utilidad/pérdida consolidada atribuible a los accionistas	**1,970**	2,900
en millones de acciones		
Número promedio ponderado de acciones en circulación - básicas y diluidas	**769**	796
Utilidades por acción - básicas y diluidas	**2.56**	3.64

38. Informaciones sobre partes relacionadas

Compañías relacionadas

En la fecha del informe, las compañías relacionadas incluyen, en particular, el Grupo Mercedes-Benz debido a que la participación accionaria del Grupo Mercedes-Benz en Daimler Truck Holding AG es un poco mayor al 40%. 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, 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 la tabla C. 98. La clasificación como activos y pasivos disponibles para la venta no afectará las transacciones con partes relacionadas hasta la venta planeada en abril de 2026, sujeto a que se cumplan a tiempo las condiciones necesarias para el cierre de la transacción.

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 corporativas 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 2025, 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 € 237 millones (31 de diciembre 2024: € 229 millones). Para más información, ver la Nota 1. Información General y principales políticas contables y la Nota 25. Pasivos por financiamiento

Arrendamientos con el Grupo Mercedes-Benz

El Grupo Daimler Truck vende vehículos con derecho a devolución a compañías en el Grupo Mercedes-Benz, que se contabilizan como un arrendamientos por la obligación de recompra. Los pasivos correspondientes por garantías de valor residual resultantes de acuerdos de recompra al 31 de diciembre de 2025 fueron por un total de € 528 millones (31 de diciembre de 2024: € 731 millones). Los ingresos diferidos relacionados al 31 de diciembre de 2025 ascendían a € 212 millones (31 de diciembre de 2024: € 383 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 € 52 millones al 31 de diciembre de 2025 (31 de diciembre de 2024: € 65 millones).
Al 31 de diciembre de 2025, el valor en libros de los pasivos por arrendamiento relacionados fue de € 54 millones (31 de diciembre de 2024: € 63 millones). Las operaciones de arrendamiento incluían bienes inmuebles, equipos informáticos y otras partidas..

Coberturas

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, resultaron importantes ingresos por ventas por la venta de bienes y servicios con compañías asociadas de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso).

Negocios conjuntos
En relaciones comerciales con negocios conjuntos, se realizaron ventas importantes de bienes y servicios con National Automobile Industry Company Ltd. (NAI).

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 Ley de Pensiones de Compañías de Alemania (Betriebsrentengesetz), 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. El período de responsabilidad para estas obligaciones por pensiones es de diez años.

De acuerdo con la apreciación actual, se considera poco probable un reclamo en relación con pasivos posteriores entre las entidades.

Garantías
Al 31 de diciembre de 2025, las garantías emitidas por el Grupo Daimler Truck a favor de compañías asociadas, operaciones conjuntas y compañías filiales pero no consolidadas, fueron por un importe de € 159 millones. Al 31 de diciembre de 2024, las garantías emitidas a compañías asociadas, operaciones conjuntas y compañías filiales no consolidadas del Grupo Mercedes-Benz fue por un importe de € 197 millones.

Aportaciones a los activos del plan
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 2025, las asignaciones al Daimler Truck Pension Trust e.V., fueron por un importe de € 33 millones (2024: € 24 millones).

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.

Remuneración al 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.

C. 98

Transacciones con compañías relacionadas

En millones de euros	Ventas de Bienes y servicios y otros ingresos		Compra de bienes y servicios y otros gastos		Cuentas por cobrar[1] Al 31 de diciembre,		Cuentas por pagar[2] Al 31 de diciembre,	
	2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
Compañías asociadas	**306**	158	**16**	16	**48**	30	**3**	11
Negocios conjuntos	**166**	249	**32**	242	**59**	67	**15**	24
Grupo Mercedes-Benz[3]	**1,579**	1,846	**625**	869	**156**	203	**1,032**	1,255

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. Esto incluyó una partida especial por € 205 millones en 2025 a partir del deterioro de cuentas por cobrar resultante de discusiones en curso con nuestro socio en relación con nuestro negocio en China (31 de diciembre de 2024: € 201 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. Gastos por servicios recibidos por el Grupo Mercedes-Benz por € 292 millones (2024: € 444 millones).

39. Remuneración de los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia

La remuneración del personal administrativo clave se muestra en la tabla C. 99

Con la introducción del Sistema de Remuneración 2023+ el 1 de enero de 2023, la remuneración variable a largo plazo del sistema anterior, conocida como Plan de Acciones Fantasma de Rendimiento (PPSP), fue reemplazada por el Plan Virtual de Capital basado en Acciones (VSEP). Sin embargo, los tramos PPSP en curso de 2021 y 2022 no se vieron afectados por esto.

Los tramos PPSP 2019, 2020 y 2021, originalmente emitidos por Mercedes-Benz Group AG (anteriormente Daimler AG), fueron transferidos a Daimler Truck Holding AG en 2021 mediante acuerdos de transferencia y continuarán siendo continuados por ellos. Daimler Truck Holding AG emitió un tramo adicional de PPSP 2022.

Los gastos por la remuneración variable con efecto de incentivo a largo plazo, como se muestra en la tabla C. 99, resultan de la medición continua al valor razonable en cada fecha de presentación de todos los derechos concedidos y aún no vencidos bajo la PPSP y, a partir de 2023, el VSEP. Consulte la Nota E 22. Pago basado en acciones para conocer más información.

A los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG se le otorga únicamente una remuneración fija a corto plazo por sus actividades en el consejo y en el comité, cuyas cantidades dependen de sus funciones en el Comité de Vigilancia. Con la excepción de la remuneración pagada a los miembros que representan a los empleados conforme a sus contratos laborales, no se pagó remuneración por servicios prestados personalmente adicional a las actividades de consejos y comités, en particular por servicios de asesoría o mediación.

C. 99

Remuneración de los miembros del Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de DTHAG de conformidad con NIC 24.17

En millones de euros	2025	2024
Remuneración del Consejo de Administración		
Remuneración Fija (salario base)	6.5	8.3
Remuneración variable a corto plazo (bono anual)	4.4	6.0
Remuneración variable a mediano plazo (diferimiento)	–	–
Remuneración variable con efecto de incentivo a largo plazo (PPSP/VSEP)	4.7	11.2
Prestaciones posteriores a la jubilación (costo de servicios)	1.6	1.8
Prestaciones por terminación	–	0.8
	17.2	28.1
Remuneración del Comité de Vigilancia	3.7	3.7
	20.9	31.8

Informaciones de conformidad con la Sección 314 Subsección 1 No. 6 del Código de Comercio de Alemania (HGB)
La remuneración total otorgada a los miembros del Consejo de Administración de Daimler Truck Holding AG (excluyendo compromisos por pensiones), resultante de prestaciones definidas por la Sección 314 Subsección 1 No. 6 del Código de Comercio de Alemania (HGB) para el ejercicio fiscal 2025 e calcula como el total de los siguientes:

- la remuneración básica fija para 2025
- el bono anual para 2025, que se pagará en 2026
- el importe otorgado de la compensación a largo plazo basada en acciones (Plan Virtual de Capital basado en Acciones - VSEP) en la fecha de otorgamiento, y
- las prestaciones distintas a efectivo, gravables, y prestaciones adicionales en 2025.
-

Para el componente de la compensación basado en acciones, PPSP/VSEP a largo plazo, los importes de los respectivos pagos futuros podrían desviarse significativamente de los valores que se muestran, dependiendo del desempeño de las acciones de Daimler Truck Holding AG y la consecución de los respectivos parámetros meta. La potencial variación a la alza se limita por límites máximos. También es posible una pérdida total de ambos componentes.

Para 2025, € 6.8 millones (2024: €8.8 millones) son atribuibles a la remuneración fija (es decir, no relacionada con el desempeño), y €4.4 millones (2024: € 6.0 millones) a los componentes de la compensación variable a corto plazo relacionada con el desempeño (bono anual 2025). El valor razonable de la compensación variable basada en acciones a largo plazo (PPSP/VSEP) fue por un importe de € 7.5 millones (2024: € 10.8 millones). Adicionalmente, se otorgaron 204,914 acciones virtuales (2024: 287,134 acciones). Esto corresponde a un importe total de € 18.7 millones para 2025 (2024: € 25.6 millones).

Los pagos efectuados a exmiembros del Consejo de Administración y sus dependientes sobrevivientes, fueron por un importe de € 1.4 millones (2024: € 1.1 millones). Las provisiones para pensiones para exmiembros del Consejo de Administración y sus sobrevivientes dependientes fue por un importe de € 6.2 millones (2024: € 6.4 millones).

No se efectuaron pagos anticipados o préstamos, ni se renunció a los mismos en relación con exmiembros del Consejo de Administración o los miembros del Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG.

La remuneración para el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG es por un importe de € 3.7 millones (2024: € 3.7 millones).

40. Honorarios del Auditor

Los accionistas de Daimler Truck Holding AG designaron a KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft como auditor estatutario el 27 de mayo de 2025. De conformidad con la Sección 314 Subsección 1 No. 9 del Código de Comercio de Alemania (HGB), la tabla C. 100 muestra los honorarios por los servicios prestados por KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft y las compañías a nivel mundial de la red KPMG a Daimler Truck Holding AG y las subsidiarias consolidadas. Esto incluye también al subgrupo Mitsubishi Fuso.

Los servicios de Auditoría están relacionados con la auditoria de los Estados Financieros Consolidados del Grupo Daimler Truck, así como con todos los servicios requeridos para la auditoria, incluyendo las revisiones de estados financieros intermedios, la auditoria relacionada con contabilidad del sistema de control interno, y revisiones relacionadas con contabilidad de la implementación de sistemas y procesos TI.

Se proporcionaron otros servicios de certificación, específicamente para auditorías de los sistemas TI y la emisión de cartas de conformidad.

Otros servicios principalmente relacionados con encargos de consultas de procesos TI no relacionados contabilidad en relación con el aseguramiento de la calidad.

C. 100

Honorarios del Auditor

En millones de euros	**2025**	2024
Servicios de auditoria	**24.2**	24.1
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**12.9**	12.7
Otros servicios de certificación	**2.7**	2.2
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**2.3**	1.6
Otros servicios	**0.8**	1.7
KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**0.8**	1.7
	27.7	28.0

41. Eventos posteriores al período del informe

Emisión de bonos
En enero de 2026, el Grupo Daimler Truck emitió un bono por € 0.9 miles de millones en el mercado de capitales de EE. UU.

Aranceles de importación de EE. UU.
El 20 de febrero de 2026, el Tribunal Supremo de EE. UU. determinó que una parte significativa de los aranceles de importación impuestos por la Administración d EE. UU. en abril de 2025 resultaba ilegal. Debido a esta reciente decisión y al posterior anuncio de un nuevo arancel mundial temporal, las posibles consecuencias, tales como potenciales reembolsos o costos adicionales no pueden ser evaluadas en este momento.

Escalada del conflicto en Medio Oriente
El conflicto en Medio Oriente escaló después de ataques coordinados de EE. UU. e Israel a Irán el 28 de febrero de 2026. La Administración monitorea la situación de forma cercana, ya que la actual escalada podría resultar en impactos indirectos en las cadenas de suministro y los precios de la energía. En el momento no pueden evaluarse de forma confiable los posibles efectos financieros para el Grupo.

Cambio en la asignación a segmentos
A partir del 1 de enero de 2026, el segmento Trucks Asia, que incluye a Mitsubishi Fuso y sus subsidiarias totalmente consolidadas, ya no se informará como segmento de información de conformidad con la NII 8 debido a la desinversión planeada y a los cambios relacionados en la información interna. Los activos y pasivos disponibles para la venta y las operaciones discontinuadas serán parte de la reconciliación.

La sección Modelo de Negocios en el informe combinado de la administración incluye más información.

42. Información adicional

Código de Gobierno Corporativo de Alemania
El Consejo de Administración y el Comité de Vigilancia de Daimler Truck Holding AG han emitido una declaración de conformidad con la Sección 161 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG) y es accesible a los accionistas en w www.daimlertruck.com/en/company/corporate-governance/declarations-reports por hasta cinco años, siempre que esté disponible.

Relación de inversiones
La relación de inversiones del Grupo Daimler Truck se presenta en la tabla C. 101 de conformidad con la Sección 313 Subsección 2 Nos. 1-6 del Código de Comercio de Alemania (HGB). La relación de inversiones muestra la participación directa en capital de conformidad con la HGB y excluye las operaciones conjuntas que no tienen participación en capital. Además, la lista indica a las subsidiarias que hacen uso de la exención de conformidad con la Sección 264 Subsección 3 de la HGB y/o Sección 264b de la HGB. Los Estados Financieros Consolidados de Daimler Truck Holding AG eximen a esas subsidiarias del requerimiento de publicar estados financieros anuales que de otra forma serían aplicables.

C. 101

Nombre de la Compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
I. Subsidiarias Consolidadas			
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis , 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.	Cajamar , Brasil	**100.00**	
CharterWay GmbH	Berlin , Alemania	**100.00**	3
Daimler Buses Austria GmbH	Wiener Neudorf , Austria	**100.00**	
Daimler Buses Belgium NV	Kobbegem-Asse , Bélgica	**100.00**	
Daimler Buses Česká republika s.r.o.	Holysov , 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 , EE. UU.	**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 Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México , México	**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 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.	Istanbul , Turquía	**100.00**	
Daimler Truck & Bus Romania S.R.L.	Bucharest , Romania	**100.00**	
Daimler Truck & Bus Slovakia s.r.o.	Senec , 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	Zaventem , Bélgica	**100.00**	
Daimler Truck Canada Ltd.	Mississauga , Canadá	**100.00**	
Daimler Truck Česká republika s.r.o.	Prague , República Checa	**100.00**	
Daimler Truck China Limited	Beijing , China	**100.00**	
Daimler Truck Customer Services & Parts s.r.o.	Prague , República Checa	**100.00**	

Nombre de la Compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
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 , EE. UU.	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd.	Tokyo , Japón	**100.00**	
DAIMLER TRUCK FINANCIAL SERVICES AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne , Australia	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Belgium NV	Zaventem , 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 Česká republika s.r.o.	Prague , República Checa	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Deutschland GmbH	Berlin , 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	Rome , Italia	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein , Países Bajos	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Polska sp. Z. o. o.	Warsaw , Polonia	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Slovakia s.r.o.	Senec , Eslovaquia	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services Sudáfrica (Pty) Ltd	Centurion , Sudáfrica	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services UK Limited	Milton Keynes , Reino Unido	**100.00**	
Daimler Truck Financial Services EE. UU. LLC	Wilmington , EE. UU.	**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 Innovation Center India Private Limited	Bangalore , India	**100.00**	
Daimler Truck Insurance Agency LLC	Wilmington , EE. UU.	**100.00**	
Daimler Truck International Finance B.V.	Utrecht , Países Bajos	**100.00**	
Daimler Truck Italia s.r.l.	Rome , 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 , EE. UU.	**100.00**	
Daimler Truck Polska Sp. z o.o.	Warsaw , Polonia	**100.00**	
Daimler Truck Portugal, S.A.	Sintra , Portugal	**100.00**	
Daimler Truck Remarketing Corporation	Portland , EE. UU.	**100.00**	
Daimler Truck Renting España, S.A.U.	Madrid , España	**100.00**	
Daimler Truck Retail Italia S.r.l.	Rome , Italia	**100.00**	
Daimler Truck Retail Lyon S.A.S.	Genas , 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.	Warsaw , Polonia	**100.00**	

Nombre de la Compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
Daimler Truck Retail Portugal, Unipessoal Lda.	Sintra , Portugal	**100.00**	
Daimler Truck Schweiz AG	Schlieren , Suiza	**100.00**	
Daimler Truck South East Asia Pte. Ltd.	Singapore , Singapur	**100.00**	
Daimler Truck Southern Africa Ltd	Centurion , Sudáfrica	**100.00**	
Daimler Truck UK Limited	Milton Keynes , Reino Unido	**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 , EE. UU.	**100.00**	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Beijing , China	**100.00**	
Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.	Taipei , Taiwán	**51.00**	
Daimler Trucks Retail Receivables LLC	Wilmington , EE. UU.	**100.00**	
Daimler Trucks Retail Trust 2023-1	Wilmington , EE. UU.	**0.00**	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-A	Wilmington , EE. UU.	**0.00**	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-B	Wilmington , EE. UU.	**0.00**	5
Daimler Trucks Retail Trust 2024-1	Wilmington , EE. UU.	**0.00**	5
Daimler Trucks Retail Trust 2025-A	Wilmington , EE. UU.	**0.00**	5
Daimler Vehículos Comerciales México, S. de R.L. de C.V.	Ciudad de México , México	**100.00**	
Detroit Diesel Corporation	Detroit , EE. UU.	**100.00**	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit , EE. UU.	**100.00**	
DTFC Holding GmbH	Stuttgart , Alemania	**100.00**	3
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney , EE. UU.	**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**	
Gamma 7 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH	Schönefeld , Alemania	**100.00**	
Mercedes Benz Kamyon Finansman A.S.	Istanbul , 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**	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim S.A.S.U.	Molsheim , Francia	**100.00**	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul , Turquía	**66.91**	

Nombre de la Compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
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**	
PABCO Co., Ltd.	Ebina , Japón	**100.00**	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Jakarta , Indonesia	**100.00**	
PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia	Bekasi , Indonesia	**100.00**	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Centurion , Sudáfrica	**100.00**	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	São Bernardo do Campo , Brasil	**100.00**	
SelecTrucks of America LLC	Portland , EE. UU.	**100.00**	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga , Canadá	**100.00**	
Sterling Truck Corporation	Portland , EE. UU.	**100.00**	
Sumperská správa majetku k.s.	Prague , República Checa	**100.00**	4
Thomas Built Buses of Canada Limited	Calgary , Canadá	**100.00**	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point , EE. UU.	**100.00**	
TORC CND Robotique, Inc.	Montreal , Canadá	**100.00**	
Torc Europe GmbH (i.L.)	Stuttgart , Alemania	**100.00**	
TORC Robotics, Inc.	Blacksburg , EE. UU.	**91.05**	
Ukuvela Holdings Proprietary Limited	Atlantis , Sudáfrica	**100.00**	
Ukuvela Properties (Pty.) Ltd.	Atlantis , Sudáfrica	**100.00**	
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland , EE. UU.	**100.00**	
Zweite Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld , Alemania	**100.00**	3,4
II. Subsidiarias No Consolidadas[2,6]			
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 , EE. UU.	**100.00**	
Daimler Truck Gastronomie GmbH	Gaggenau , Alemania	**100.00**	
Daimler Truck International Assignment Services LLC	Wilmington , EE. UU.	**100.00**	
Daimler Truck MEA FZE	Dubai , Emiratos Árabes Unidos	**100.00**	
Daimler Truck MENA Holding GmbH	Leinfelden-Echterdingen , Alemania	**100.00**	
Daimler Truck Service Cards Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim , Alemania	**100.00**	
Daimler Truck Service Cards GmbH & Co. KG	Kleinostheim , Alemania	**100.00**	
DICV MOBILITY SOLUTIONS PRIVATE LIMITED	Chennai , India	**99.99**	
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal , Portugal	**100.00**	
FUSO Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok , Tailandia	**100.00**	
Fuso Tech Centre India Private Limited	Chennai , India	**99.99**	
MFTA Canada, Inc.	Toronto , Canadá	**100.00**	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township , EE. UU.	**100.00**	

Nombre de la Compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren , Suiza	**51.00**	
TASIAP GmbH	Stuttgart , Alemania	**60.00**	
WTX Technologies GmbH	Stuttgart , Alemania	**85.00**	
III. Operaciones conjuntas registradas con el método de participación			
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, EE. UU.	**50.00**	
IV. Negocios conjuntos registrados con el método de participación			
Amplify Cell Technologies LLC	Wilmington , EE. UU.	**30.00**	
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.	Amsterdam , Países Bajos	**33.33**	
Coretura AB	Gothenburg , Suecia	**50.00**	
Greenlane Infrastructure, LLC	Wilmington , EE. UU.	**33.33**	
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia , México	**26.00**	
V. Compañías asociadas registradas con 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**	
Mitsubishi Fuso Chugoku Chiku Sales Co., Ltd.	Hiroshima , Japón	**20.00**	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayama , Japón	**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 , Alemania	**15.00**	
VI. Negocios conjuntos, operaciones conjuntas, compañías asociadas y otras inversiones sustanciales registradas a costo (amortizado)[2,6]			
cellcentric Verwaltungsgesellschaft mbH	Kirchheim unter Teck , Alemania	**50.00**	
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires , Argentina	**25.95**	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden , Alemania	**40.82**	
Dunamis Projetos de Energia Fotovoltaica SPE S.A.	Santana do Matos , Brasil	**32.20**	
EIKONA Mobile Apps GmbH	Volkach , Alemania	**49.90**	
EVNION Inc.	Kawasaki , Japón	**47.30**	
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin , Alemania	**1.70**	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipei , Taiwán	**33.40**	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah , Saudi Arabia	**26.00**	
Omuta Unso Co., Ltd.	Omuta , Japón	**33.51**	
Sinos GmbH	Regensburg , Alemania	**49.00**	
Star Truck Korea Co, Ltd.	Seoul , Corea del Sur	**49.00**	

Nombre de la Compañía	Domicilio, país/región	Participaciones de capital en porcentaje[1]	Pie(s) de página
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki , Japón	**28.20**	
WärmeWerk Wörth GmbH	Wörth am Rhein , Alemania	**45.00**	

VII. Otras inversiones significativas registrada a Valor Razonable[6]			
Deutz AG	Cologne , Alemania	**4.18**	
G2VP I, LLC	Dover , EE. UU.	**5.71**	
Manz AG	Reutlingen , Alemania	**9.08**	
Trucks Venture Fund 1, LP	Lewes , EE. UU.	**20.76**	

1 Participación accionaria de conformidad con la Sección 16 de la Ley de Sociedades Anónimas de Alemania (AktG).
2 Referirse a la Nota 1. Información general y principales políticas contables en relación con la contabilidad de subsidiarias no consolidadas, operaciones conjuntas, negocios conjuntos y compañías asociadas.
3 Cualificación para exención de conformidad con la Sección 264 Subsección 3 y Sección 264b del Código de Comercio de Alemania.
4 Daimler Truck Holding AG o una o más subsidiarias consolidadas es/son el/los socio(s) con responsabilidad ilimitada.
5 Control debido a circunstancias económicas.
6 Se ha omitido información sobre capital y utilidades e información sobre inversiones de conformidad con la Sección 313 Subsección 2 No. 4 del Código de Comercio de Alemania, ya que esta información es de poca importancia para una presentación razonable de la rentabilidad, liquidez y recursos de capital o la situación financiera del Grupo Daimler Truck.



D

Información Adicional

Declaración de Responsabilidad	**293**
Informe del Auditor Independiente	**294**
Informe de Aseguramiento del Auditor Público Independiente de Alemania sobre un encargo de aseguramiento limitado en relación con la Declaración de Sustentabilidad del Grupo	**300**
Información Adicional	**303**

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 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 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.

Leinfelden-Echterdingen, 10 de marzo de 2026.



Karin Rådström



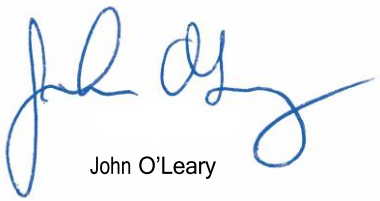
Karl Deppen



Dr. Andreas Gorbach



Jürgen Hartwig



John O'Leary



Achim Puchert



Eva Scherer

Informe del Auditor Independiente

A 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 2025 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 2025 así como las notas a los estados financieros consolidados, incluyendo información importante sobre las 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 2025.

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 contiene referencias cruzadas marcadas como no auditadas que no son obligatorias por ley. De acuerdo con las regulaciones legales de Alemania, no hemos auditado el contenido de estas referencias cruzadas ni la información a la que se refieren.

En nuestra opinión, con base en el conocimiento obtenido a partir de la auditoría

- los estados financieros consolidados adjuntos cumplen, en todos los aspectos materiales, con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF o IFRS, por sus siglas en inglés) emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB) (en adelante denominadas "Normas IFRS") según han sido adoptadas por la UE, así como con los requisitos adicionales de la legislación comercial alemana de conformidad con el Artículo 315e, párrafo 1 del HGB (Código de Comercio de Alemania) y, en cumplimiento de estos requisitos, expresan la imagen fiel de los activos, pasivos y situación financiera del Grupo al 31 de diciembre de 2025, así como de su rendimiento financiero para el ejercicio social comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2025; 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*). 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 2025. 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 para Pérdidas por Cuentas por Cobrar por Servicios Financieros
Favor de hacer referencia, en relación con las políticas contables aplicadas, 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 (€ 26,109 millones) resultantes de las actividades de financiamiento y arrendamiento del Grupo Daimler Truck, 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 € 578 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.

Riesgos por reclamos por daños y perjuicios en relación con 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 los procedimientos 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.

La evaluación por escrito de los representantes legales fue puesta 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 de sustentabilidad del Grupo, incluyendo 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 el Grupo sobre gestión corporativa, que se incluye en la sección “Gobierno Corporativo” del 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 de Alemania 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 entendimiento del control interno relevante para la auditoría de los estados financieros consolidados y de los acuerdos y medidas relevantes para la auditoría del informe combinado de la administración con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno del Grupo o de estos acuerdos y medidas.
- 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 conclusiones 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, 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 los Principios Contables Legalmente Requeridos de Alemania tal como han sido adoptados por la UE y los requerimientos adicionales de la Ley Comercial de Alemania de conformidad con la Sección 315e (1) HGB.
- Planeamos y ejecutamos la auditoría de los estados financieros consolidados para obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada sobre la información financiera de las entidades o segmentos de negocio del Grupo, lo que servirá de base para nuestras opiniones sobre los estados financieros consolidados y el informe de gestión del grupo. Somos responsables de la dirección, supervisión y ejecución de la auditoría del grupo. Somos los únicos 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

Opinión sobre Aseguramiento

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 electrónico „dtholdingag-2025-12-31-1-de.xbri“ (SHA256-Hashwert: c8fb4f64f5fd0cd1ccf4708490bdfcd704de8e7ddb5db 592983ae32c0d0501bf) 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 2025x|ncluido 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.

Fundamentos de la Opinión sobre Aseguramiento

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 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. 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).

Responsabilidades de la Administración y el Comité de Vigilancia en relación con los Documentos ESEF

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.

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.

Responsabilidades del Auditor de los Estados Financieros Consolidados por el Trabajo de Aseguramiento en Documentos ESEF

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 27 de mayo de 2025, fuimos seleccionados como auditor del Grupo. Fuimos contratados por el Comité de Vigilancia el 10 de julio de 2025. 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 Encargo

El Auditor Público Alemán responsable del encargo es Marcus Rohrbach.

Stuttgart, 10 de marz de 2026

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

[Versión original en alemán firmada por:]

Pritzer	Rohrbach
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer
[Auditor Público de Alemania]	[Auditor Público de Alemania]

Informe de Aseguramiento sobre el Auditor Público Alemán independiente en un encargo de aseguramiento limitado en relación con la Declaración de Sustentabilidad del Grupo[1]

To the Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

Conclusión de Aseguramiento
Hemos llevado a cabo un trabajo de aseguramiento limitado sobre la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, incluida en la sección «Sustentabilidad en Daimler Truck» del informe de administración del grupo, de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, correspondiente al ejercicio social del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025. La Declaración de Sustentabilidad del Grupo se elaboró para cumplir con los requisitos de la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo al 14 de diciembre de 2022 (Directiva sobre la Información Corporativa sobre Sustentabilidad, CSRD), el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, aplicando el Reglamento Delegado (UE) 2026/73 de la Comisión Europea, adoptado el 4 de julio de 2025, así como las Secciones 315b y 315c del HGB (Código de Comercio de Alemania) para un estado no financiero consolidado.

Con base en los procedimientos realizados y la evidencia obtenida, no hemos tenido conocimiento de nada que nos haga creer que la Declaración de Sustentabilidad del Grupo adjunta no está elaborada, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los requisitos de la CSRD y el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, aplicando el Reglamento Delegado (UE) 2026/73 de la Comisión Europea, adoptado el 4 de julio de 2025, las Secciones 315b y 315c del HGB para un estado no financiero consolidado, y los criterios complementarios presentados por los consejeros ejecutivos de la Compañía. Esta conclusión de aseguramiento incluye que no hemos tenido conocimiento de ningún elemento que nos haga creer que:

- la Declaración de Sustentabilidad del Grupo adjunta no cumple, en todos los aspectos significativos, con las Normas Europeas de Información sobre Sustentabilidad (ESRS), incluyendo que el proceso llevado a cabo por la entidad para identificar la información que debe incluirse en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo (la evaluación de materialidad) no se ajusta, en todos los aspectos significativos, a la descripción establecida en la sección «Análisis de Doble Materialidad» de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, o

- la información revelada en la «Taxonomía de la UE» de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo no cumple, en todos los aspectos significativos, con el Artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, aplicando el Reglamento Delegado (UE) 2026/73 de la Comisión Europea, adoptado el 4 de julio de 2025.

1 El texto en inglés a continuación es una traducción proporcionada únicamente con fines informativos. El texto original en alemán prevalecerá en caso de discrepancias entre la traducción al inglés y el original alemán. No asumimos ninguna responsabilidad por el uso o la confianza depositada en la traducción al inglés, ni por cualquier error o malentendido que pueda surgir de dicha traducción.

Fundamento de Conclusión del Aseguramiento
Realizamos nuestro encargo de aseguramiento de conformidad con la Norma Internacional sobre Encargos de Aseguramiento (ISAE) 3000 (Revisada): Encargos de Aseguramiento Distintos de Auditorías o Revisiones de Información Financiera Histórica, emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB).

Los procedimientos de un encargo de aseguramiento limitado varían en naturaleza y plazos, y su alcance es menor que el de un compromiso de aseguramiento razonable. En consecuencia, el nivel de aseguramiento obtenido es sustancialmente inferior al que se habría obtenido de haberse realizado un encargo de aseguramiento razonable.

Nuestras responsabilidades según la norma ISAE 3000 (Revisada) se describen con más detalle en la sección «Responsabilidades del Auditor Público Alemán en el Encargo de Aseguramiento» de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo".

Somos independientes de la entidad de conformidad con los requisitos de la legislación europea y la legislación mercantil y profesional de Alemania, y hemos cumplido con nuestras demás responsabilidades profesionales alemanas de conformidad con dichos requisitos. Nuestra firma de auditoría ha aplicado los requisitos para un sistema de control de calidad establecidos en la Norma de Gestión de Calidad IDW emitida por el Institut der Wirtschaftsprüfer [Instituto de Auditores Públicos de Alemania] (IDW): Requisitos para la Gestión de la Calidad en la Firma de Auditoría (IDW QMS 1 (09.2022)) y la Norma Internacional de Gestión de la Calidad (NIGC) 1 emitida por el IAASB. Consideramos que la evidencia obtenida es suficiente y adecuada para fundamentar nuestra conclusión de aseguramiento.

Responsabilidades de los Directores Ejecutivos y el Comité de Vigilancia por la Declaración de Sustentabilidad del Grupo
Los directores ejecutivos son responsables de la elaboración de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo de conformidad con los requisitos de la CSRD y la legislación alemana y europea aplicable, así como de los criterios complementarios presentados por los consejeros ejecutivos de la Compañía. También son responsables del diseño, la implementación y el mantenimiento del control interno que consideren necesario para la elaboración de una Declaración de Sustentabilidad del Grupo conforme a dichos requisitos, libre de incorrecciones materiales, ya sea por fraude (es decir, información fraudulenta sobre sustentabilidad en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo) o por error.

Esta responsabilidad de los directores ejecutivos incluye el establecimiento y el mantenimiento del proceso de evaluación de la materialidad, la selección y la aplicación de políticas de información adecuadas para la elaboración de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, así como la formulación de hipótesis y estimaciones, y la determinación de información prospectiva para la información individual relacionada con la sustentabilidad.

El Comité de Vigilancia es responsable de supervisar el proceso de elaboración de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.

Limitaciones Inherentes en la Preparación de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo
La CSRD y los requisitos legales alemanes y europeos aplicables contienen términos y expresiones que están sujetos a considerables incertidumbres de interpretación y para los cuales aún no se han publicado interpretaciones fidedignas y exhaustivas. Por lo tanto, los directores ejecutivos han revelado sus interpretaciones de dichos términos y expresiones, en particular en la sección «Taxonomía UE» de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo. Los directores ejecutivos son responsables de la razonabilidad de estas interpretaciones. Dado que dichos términos y expresiones pueden ser interpretados de forma diferente por los reguladores o los tribunales, la legalidad de las mediciones o evaluaciones de sustentabilidad basadas en estas interpretaciones es incierta. Como se explica con más detalle en la sección «Principios generales para la preparación de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo» - «Fuentes de estimaciones e incertidumbre de los resultados» de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, la cuantificación de los indicadores de rendimiento no financiero, en particular en las áreas de emisiones de CO2e, Economía Circular, Residuos y Compensación, también está sujeta a incertidumbres inherentes debido a una importante incertidumbre en la estimación o en los resultados.

Estas limitaciones inherentes también afectan el encargo de aseguramiento de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.

Responsabilidad del Auditor Público de Alemania en cuanto al Encargo de Aseguramiento sobre la Declaración de Sustentabilidad del Grupo
Nuestro objetivo es expresar una conclusión de aseguramiento limitado, con base en el encargo de aseguramiento realizado, sobre si ha llegado a nuestro conocimiento algún asunto que nos haga creer que la Declaración de Sustentabilidad del Grupo no se ha preparado, en todos los aspectos materiales, de conformidad con la CSRD, los requisitos legales alemanes y otros requisitos europeos aplicables, y los criterios complementarios presentados por los consejeros ejecutivos de la compañía, y emitir un informe de aseguramiento que incluya nuestra conclusión de aseguramiento sobre la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.

Como parte de un encargo de aseguramiento limitado de conformidad con la norma ISAE 3000 (Revisada), aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional. También:

- logramos un entendimiento sobre el proceso utilizado para preparar la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, incluyendo el proceso de evaluación de materialidad ejecutado por le entidad para identificar las divulgaciones que se informarán en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.
- identificamos las informaciones en las que es probable que se produzca una incorrección material debida a fraude o error, diseñamos e implementamos procedimientos para abordar estas informaciones y obtenemos un aseguramiento limitado que respalde la conclusión de aseguramiento. El riesgo de no detectar una incorrección material derivada de fraude es mayor que el riesgo de no detectar una incorrección material derivada de error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionales, tergiversaciones o la elusión del control interno. Además, el riesgo de no detectar una incorrección material en información obtenida de fuentes que no están bajo el control de la entidad (información sobre la cadena de valor) suele ser mayor que el riesgo de no detectar una incorrección material en información obtenida de fuentes bajo el control de la entidad, ya que tanto los directores ejecutivos de la entidad como nosotros, como profesionales, estamos sujetos habitualmente a restricciones de acceso directo a las fuentes de información sobre la cadena de valor.
- consideramos la información prospectiva, incluyendo la pertinencia de las hipótesis subyacentes. Existe un riesgo sustancial e inevitable de que los acontecimientos futuros difieran significativamente de la información prospectiva.

Resumen de los Procedimientos Ejecutados por el Auditor Público de Alemania
Un encargo de aseguramiento limitado implica la aplicación de procedimientos para obtener evidencia sobre la información de sustentabilidad. La naturaleza, el momento y el alcance de los procedimientos seleccionados están sujetos a nuestro criterio profesional.

Al llevar a cabo nuestro compromiso de aseguramiento limitado, entre otros procedimientos:

- evaluamos la idoneidad de los criterios presentados por los directores ejecutivos en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.
- indagamos con los directores ejecutivos y los empleados relevantes involucrados en la preparación de la Declaración de Sustentabilidad del Grupo sobre el proceso de preparación, incluyendo el proceso de evaluación de materialidad llevado a cabo por la entidad para identificar la información a revelar en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo, y sobre los controles internos relacionados con este proceso.
- evaluamos las políticas de información utilizadas por los directores ejecutivos para preparar la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.
- evaluamos la razonabilidad de las estimaciones y la información relacionada proporcionada por los directores ejecutivos. Si, de acuerdo con las Normas de Información Financiera y Social (NISF), los directores ejecutivos estiman la información de la cadena de valor que debe reportarse en un caso en el que no pueden obtenerla a pesar de realizar esfuerzos razonables, nuestro trabajo de verificación se limita a evaluar si los directores ejecutivos han realizado estas estimaciones de acuerdo con las NISF y a evaluar su razonabilidad, pero no incluye la identificación de información en la cadena de valor que los directores ejecutivos no pudieron obtener.
- se realizaron procedimientos analíticos y consultas en relación con información seleccionada en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.
- llevamos a cabo visitas a las instalaciones.
- consideramos el proceso para identificar actividades económicas que cumplen los requisitos de la taxonomía y que están alineadas con ella, así como la información correspondiente en la Declaración de Sustentabilidad del Grupo.

Restricciones de Uso / Cláusula sobre Términos Generales del Encargo
El presente informe de aseguramiento se dirige exclusivamente a Daimler Truck Holding AG, Stuttgart.

El encargo, en cuya ejecución hemos prestado los servicios descritos anteriormente en nombre de Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, se llevó a cabo sobre la base de las Condiciones Generales de Encargos para Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften) con fecha a partir del 1 de enero de 2024 (www.kpmg.de/AAB_2024). Al tomar nota y utilizar la información contenida en nuestro informe, cada destinatario confirma haber tomado nota de los términos y condiciones estipulados en los Términos Generales de Compromisos antes mencionados (incluidas las limitaciones de responsabilidad a 4 millones de EUR especificadas en el punto 9 incluido en el mismo) y reconoce su validez en relación con nosotros.

Stuttgart, 10 de marzo de 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

[Versión original en alemán firmada por:]

Rohrbach	Beyer
Wirtschaftsprüfer	Wirschaftsprüfer
[Auditor Público de Alemania]	[Auditor Público de Alemania]

Información Adicional

Publicaciones para el ejercicio fiscal 2025
Además del presente Informe Anual, otros documentos como Factbook, Presentación del Mercado de Capitales e Informe de Remuneraciones para el ejercicio fiscal 2025 están 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

Sustentabilidad
m sustainability_dt@daimlertruck.com
w www.daimlertruck.com/en/sustainability

Nuestro Código de Conducta
Solo quienes actúan de forma responsable tendrán éxito en el largo plazo. Nuestro Código de Conducta de 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 decisiones 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

Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
BharatBenz
Daimler Buses
RIZON
Thomas Built Buses
Financial Services

Daimler Truck
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
BharatBenz
RIZON
Thomas Built Buses
Daimler Truck Career

Daimler Truck
Freightliner
Western Star
FUSO
BharatBenz
RIZON
Daimler Buses

Daimler Truck
FUSO
BharatBenz
Thomas Built Buses

Daimler Truck



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 costes 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.

Ciudad de México, 6 de abril de 2026.

El anterior documento, traducción al español, que consta de 304 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 304 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.

ANA GABRIELA VELÁZQUEZ ROCH
PERITO TRADUCTOR
TRIBUNAL SUPERIOR
DE JUSTICIA DEL
DISTRITO FEDERAL

Nombre y cargo de personas responsables (PDF)

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 2025, 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 23 de abril de 2026

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